MODELARZ



MIESIĘCZNIK LIGI OBRONY KRAJU DLA MODELARZY
ROK XVIII (205) ● CZERWIEC 1972 R. ● CENA 4,50 ZŁ

6/1972

KRONIKA

W MODELARNI OKRĘTOWEJ LOK

W województwie gdańskim istnieje wiele modelarni dobrze prowadzonych i posiadających rezultaty sportowe. Jedną z nich jest niewątpliwie modelarnia przy szkole podstawowej w Wejherowie, prowadzona przez Kazimierza Dzięcielskiego. Jak odbywają się zajęcia w tym ognisku wychowania pozaszkolnego — przedstawia zdjęcie.

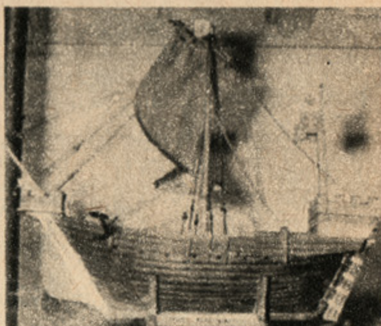


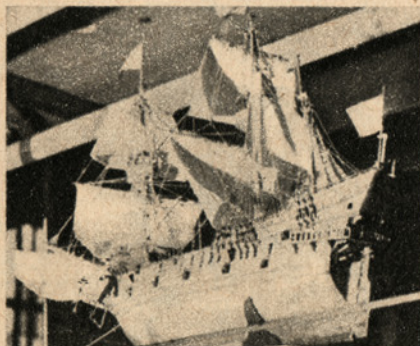
NAGRODZONE MODELE

1



2


3

5



4

O modelarzach, którzy otrzymali nagrody w konkursie-wystawie jachtów, statków, okrętów, fragmentów portów itp. piszemy na stronicy 23.

Przedstawiamy zdjęcia niektórych wyróżnionych prac.

1. Pierwszą nagrodę w grupie seniorów otrzymał Jacek Dębowski z Krakowa za zestaw modeli „Wodnik", „Cutty Sark" i „Santa Maria". Na zdjęciu model karaweli „Santa Maria"
2. Model łodzi Wikingów z X—XII w. wykonany przez Edwarda Komudę z Poznania
3. Paweł Agaciński z Poznania wykonał model kogi elbląskiej
4. Miniatura „Opty" z mapą rejsu wykonana przez Roberta Grabowskiego z Ciechanowa
5. „Wodnik" wykonany przez modelarzy z Pałacu Kultury w Poznaniu

NASZA OKŁADKA

Na zdjęciu polski trałowiec bazowy. W czasie „Dni Morza" okręty te biorą udział w paradach morskich. Podziwia je wówczas licznie zebrana publiczność.

Wewnątrz numeru zamieszczamy plany trałowca, które ułatwią niejednemu modelarzowi zbudowanie modelu.

Fot. WAF



Na takich jachtach młodzi żeglarze LOK zdają egzamin z umiejętności żeglarskich

LIGA OBRONY KRAJU SZKOLI WILKÓW MORSKICH

Legendy kaszubskie głoszą, że w zamierzchłych czasach Półwysep Helski stanowił zespół małych wysepek, pomiędzy którymi przelewały się spienione bałwany morskich wód. Z nadejściem wiosny reje rybackich łódek płynęły w kierunku jednej z nich. Gromadzili się tam rybacy na uroczystościach ku czci boga Jastra. Minęły wieki. Wysepki połączyły się w jednolity ląd, a na miejscu dawnych obrzędów powstała osada Jastarnią nazwana.

Dziś Jastarnia znana jest nie tylko jako kurort, odwiedzany latem przez

> *Liga Obrony Kraju posiada 171 klubów wodnych, 26 wojewódzkich ośrodków szkolenia wodnego i 4 ośrodki centralne.*

tysiące wczasowiczów, młodzieży, cudzoziemców, lecz również ze swojej szkoły morskich żeglarzy prowadzonej przez Ligę Obrony Kraju.

Przechodząc ulicami Jastarni już z daleka od strony zatoki dostrzec można strzelające w niebo wysmukłe maszty obleczone w brunatne żagle i białością lśniące w słońcu nadbudówki „małych stateczków". Wszystkie one należą do Ośrodka Szkolenia Morskiego Ligi Obrony Kraju.

Ośrodek ten ma bogate tradycje. Już bowiem przed wojną odbywały się w nim szkolenia żeglarzy, a niejeden z nich zasłynął potem jako wilk morski. Po LM i LPŻ kontynuację tego doniosłego zadania przyjęła Liga Obrony Kraju, która wciąż doskonali metody nauki, aby szkolenie to wypadło jak najlepiej.

W CZASIE LATA

Gdy nadejdzie lato, ze wszystkich zakątków Polski przyjeżdżają do Jastarni młodsi i starsi, aby zdobyć tu umiejętności żaglowego sternika morskiego, płetwonurka, czy też odbyć staż żeglarski pełnomorski lub zatokowy. Z ośrodka korzystają również żeglarze z bratniej Czechosłowacji i NRD.

W ośrodku LOK położonym na piaszczystym cyplu rozbrzmiewają wówczas młodzieńcze pieśni, komendy porannych, południowych i wieczornych zbiórek, a z zatoki dochodzą żeglarskie zawołania.

Liga Obrony Kraju udostępnia młodzieży ponad dziesięć jachtów żeglugi zatokowej typu „Rambler", jachty „Folkboat", „Odyn", łodzie żaglowo-wiosłowe, jachty pełnomorskie: „Janek Krasicki", „gen. Zaruski", „H. Rutkowski", „Dar Opola", „Dar Wielkopolski" i wiele innych. Pod okiem wyspecjalizowanych instruktorów ta olbrzymia flotylla jachtów umożliwia przeszkolenie w sezonie żeglarskim ponad pięciuset kursantów.

Zdobywają oni na kursach wiele. Najpierw wiedzę teoretyczną o wiosłowaniu, pracach bosmańskich, ratownictwie, manewrowaniu, meteorologii. Bo przecież sternik morski musi umieć oznaczyć pozycję jachtu na podstawie świecenia latarni morskiej, wprowadzić go do portu itp. Potem uczestnicy kursu uczą się praktycznego zastosowania tych wiadomości. Odbijają swoimi „ramblerami" od kei, wykonują manewry, jak zwrot przez rufę i sztag, dobijanie do innych jednostek, wyławianie „człowieka za burtą", schodzenie z mielizny itd. Wszystko to musi odbywać się sprawnie, chociaż nieraz wiatr wieje z siłą 6 stopni w skali Beauforta. Młodzież jest chętna do pracy na pokładzie jachtów, dlatego instruktorzy na zajęciach praktycznych nie mają z nią kłopotów.

> *LOK szkoli rocznie 5200 żeglarzy, 2000 motorowodniaków, 2145 płetwonurków, 13 771 osób w podstawowym szkoleniu wodnym (nauka pływania, wiosłowania, żeglowania). Łącznie przeszkolonych zostaje rocznie 23 250 osób.*

Wydawać by się mogło, że archaiczny napęd w postaci żagla będzie zanikał. A tu do klubów żeglarskich LOK garną się coraz to nowi amatorzy tego wyrabiającego refleks i tężyznę sportu.

O jego pięknie i emocjach opowie-

> *Wodniacy LOK organizują co roku 1167 imprez wioślarskich i żeglarskich, w których bierze udział 22 836 osób, 204 imprezy i zawody motorowe, w których bierze udział 1700 osób, 36 zawodów płetwonurków, w których bierze udział 1700 osób, 36 zawodów bojerowych z udziałem 1132 osób. Łącznie w 1564 imprezach bierze udział 29 570 osób.*

dzieć mogą żeglarze ze Śląska, którzy przy sztormowej pogodzie płynęli jachtem żaglowym „Janek Krasicki" ku fiordom norweskim, by tam złożyć kwiaty na grobach poległych polskich żołnierzy oraz rozsypać ziemię spod góry Św. Anny, nasiąkniętą krwią powstańców śląskich. Albo też, żeglarze, którzy w nocy przy błyskach latarni morskiej składali żeglarski egzamin.

ZANIM PÓJDĄ DO WOJSKA

W Jastarni Liga Obrony Kraju prowadzi też szkolenie przedpoborowych na płetwonurków. Trafiają tu ci wszyscy, którzy pragną potem służyć w Marynarce Wojennej, w pułkach saperskich lub innych specjalistycznych jednostkach WP.

Dla nich 15-dniowy pobyt na takim szkoleniu jest przedsmakiem wojska. Są skoszarowani. Budzi ich rano pobudka. Gimnastyka, kąpiel w morzu, musztra i zajęcia teoretyczno-praktyczne wypełniają im letni dzień.

Gdy stawiają pierwsze kroki w pływaniu, ubrani w prymitywny sprzęt

> *Ośrodki Szkolenia Wodnego LOK do swojej dyspozycji posiadają: 650 kajaków, 190 łodzi wiosłowo-żaglowych, 29 jachtów morskich, 39 jachtów zatokowych, 178 jachtów żaglowych, 75 jachtów żaglowych „Pirat", 78 jachtów żaglowych „Finn", 320 jachtów żaglowych „Kadet", 125 bojerów, 200 motorówek z silnikami stałymi, 500 aparatów do nurkowania podwodnego, 300 skafandrów płetwonurków. Łącznie lokowscy wodniacy dysponują 2834 jednostkami.*

w postaci maseczki i płetw dokonują nieśmiałych ewolucji w wodzie. Warto ich zobaczyć po 15 dniach nauki podwodnego pływania. Wdziewają wówczas prawdziwe skafandry płetwonurka typu Mars P-51, w których dokonują wprost karkołomnych skoków z pędzących łodzi motorowych. Ćwiczą wysadzanie obiektów podwodnych. Odbywają łowy na zagubione przedmioty na dnie zatoki.

Wydawałoby się, że jest to tylko młodzieńcza zabawa. Ale jest inaczej. Trzeba tu zdobyć rzetelną wiedzę, która pozwala na bezpieczne przebywanie pod wodą. Jeden nierozważny ruch w stroju nurka w głębinie morskiej może być przyczyną poważnego wypadku. Dlatego kandydaci na płetwonurków podczas kursu szkoleniowego muszą zdobyć tyle wiadomości i umiejętności, by bezpiecznie mogli wykonywać pod wodą polecone im czynności.

Że tak sprawnie przebiega szkolenie w Jastarni, niemała w tym zasługa kierownika ośrodka, Lecha Paszkiewicza, który dba o dobór najlepszych instruktorów, zapewnia odpowiednie kwatery i wyżywienie dla wodniackiej młodzieży.

Z wielkim żalem młodzież opuszcza Ośrodek Szkolenia Morskiego LOK w Jastarni — i nie żal jej lata tam spędzonego.

W tym roku znów do Jastarni przyjadą nowi, żądni żeglarskiej przygody. Ośrodek LOK chętnie ich przyjmie.

Z OBRAD CENTRALNEJ KOMISJI MODELARSTWA LOK



Dzięki wydawanemu przez LOK czasopismu „Mały Modelarz" młodzież szkolna może z łatwością budować różne kartonowe modele okrętów

Kolejne zebranie Centralnej Komisji Modelarstwa LOK odbyło się w Warszawie w dniu 17 kwietnia 1972 r. Porządek dzienny zawierał tylko dwa punkty: pierwszy — przygotowania do Plenum KC PZPR na temat wychowania młodzieży, drugi — regulamin nadawania stopni sportowych modelarstwa LOK.

Przygotowany dla KC PZPR projekt oceny sytuacji w modelarstwie i indeks spraw wymagających natychmiastowego załatwienia został w dyskusji znacznie rozwinięty, przy czym zwrócono szczególną uwagę na:

— operowanie nie wąskim pojęciem: modelarstwo, lecz określeniem bardziej szerokim: politechniczne wychowanie młodzieży, by widzieć problem szerzej, nie tylko w aspekcie dzisiejszych trudności, lecz i perspektyw oraz intensywnego rozwoju;

— podkreślenie w opracowaniu nie tylko dotychczasowej pracy i jej oceny, ale i nowego profilu działalności: śmialej, dynamicznej — i nie tylko jednej z form tej działalności, jaką jest modelarstwo;

— celowość włączenia do nowego profilu działania zaprzepaszczonej sprawy stałych przeglądów amatorskiej twórczości technicznej w postaci konkursów i wystaw;

— konieczność lepszego zaopatrzenia w artykuły politechniczne i usprawnienie naszego handlu w tym zakresie, gdyż bez tego nawet najlepsze projekty nie mają żadnych szans realizacji i pozostaną tylko projektami;

— potrzebę akcentowania we wszystkich wystąpieniach strony wychowawczej modelarstwa jako środka w osiągnięciu celu, a nie celu samego w sobie;

— celowość i potrzebę wprowadzenia tzw. otwartych dni modelarstwa, w czasie których każdy mógłby przyjść do modelarni, zapoznać się z jej wyposażeniem, dorobkiem, wynikami pracy; a w okresie letnim: dni zdobywania odznak modelarskich;

— zasugerowanie ujmowania w tematyce obrad ZMS i ZMW problemów wychowania młodzieży poprzez różne formy zainteresowania technicznego;

— uzyskanie od czołowych przedstawicieli naszej nauki, techniki, pedagogiki, administracji itp. wypowiedzi na temat roli wychowawczej modelarstwa, by je następnie popularyzować w prasie młodzieżowej, technicznej i społeczno-politycznej;

— podkreślanie wychowawczej roli zajęć politechnicznych w kształtowaniu charakterów i ich wpływu na decyzję wyboru przyszłego zawodu, będącego najlepszym hamulcem zbaczania na manowce i powiększania szeregów tzw. marginesu społecznego, który ma niestety stałe tendencje zwyżkowe.

Nowy regulamin

W czasie obrad przedyskutowano projekt regulaminu zdobywania sportowych odznak modelarstwa LOK. Wiąże się to z koncepcją rozwoju ruchu sportowego wśród modelarzy oraz opracowaniem i wydaniem nowych odznak sportowych. Dokument ten, jako niezwykle ważny dla ogółu modelarzy, tych zrzeszonych i tych pracujących indywidualnie, którzy mogą również ubiegać się o tę odznakę, publikujemy w całości na str. 22. Nadmieniamy jedynie, że przyjęte normy nie są czymś stałym i będą, w miarę postępu i rozwoju modelarstwa, zmieniane. Załącznik zawiera tylko normy dla modelarzy okrętowych i samochodowych, gdyż modelarzy lotniczych i rakietowych obowiązują normy opracowane przez Aeroklub PRL. Można je uzyskać w każdym Aeroklubie Regionalnym. W przyszłości postaramy się je również opublikować w całości w „Modelarzu".

Na zakończenie informacja, która powinna być zachętą do zdobywania najwyższej, tj. złotej odznaki sportowej modelarstwa LOK. W miarę przyznawania tych odznak nazwiska jej zdobywców będziemy starali się publikować w „Modelarzu", honorując w ten sposób ich umiejętności, trud i osiągnięcia.

Sprawy różne

Uczestnicy obrad Centralnej Komisji Modelarstwa LOK przedyskutowali wiele spraw i podjęli uchwały, gdy zachodziła tego potrzeba.

Między innymi przyznano stopnie instruktora modelarstwa kołowego klasy I kol. Jerzemu Zielińskiemu z Bydgoszczy, i instruktora modelarstwa okrętowego klasy I Kazimierzowi Dzieciełskiemu z Wejherowa, woj. gdańskie; omówiono projekt utworzenia nowego czasopisma modelarskiego dla najmłodszych, tj. uczniów klas I—IV, w wieku 7—11 lat, któremu większością głosów nadano roboczą nazwę „Młody konstruktor". Starania o realizację projektu powierzono redakcji czasopism modelarskich LOK i Wydziałowi Modelarstwa ZG LOK; zapoznano się z uchwałą GKKFiT z dnia 10.II.1972 r. w sprawie przyznania Lidze Obrony Kraju wiodącej roli w zakresie rozwoju sportów techniczno-obronnych, która jednak nie obejmuje swym zasięgiem, jak to było przez nas projektowane, modelarstwa. Jednocześnie uchwalono nie rezygnować ze starań o uznanie modelarstwa za dyscyplinę sportową i nadal o to zabiegać.

Przedyskutowano też projekt zmian do przepisów NAVIGA, dotyczących modeli redukcyjnych pływających grupy E oraz zapowiedzianego wprowadzenia tłumików do modeli wyposażonych w silniki spalinowe. W tej ostatniej sprawie postanowiono:

— zwrócić się do CSH, by w przyszłości importowała silniki łącznie z tłumikami, ograniczającymi hałas do 80 decybeli;

— opublikować w „Modelarzu" pouczenie o sposobie amatorskiej budowy tłumików do już posiadanych silników;

— zwrócić uwagę polskim producentom, przygotowującym nowe wzory modelarskich silników spalinowych, by do każdego z nich produkowano również odpowiednie tłumiki, które będzie można nabywać razem z silnikami lub oddzielnie, jak i inne części wymienne.

Na zakończenie omówiono konieczność dokładniejszego sprawdzania rysunków przeznaczonych do publikacji, gdyż nawet w, zdawałoby się, dobrze opracowanych „Planach Modelarskich" zdarzają się błędy, szczególnie w liniach teoretycznych i przekrojach kadłubów.

Sekretarz CKM LOK
JAN MARCZAK

GODŁA ESKADR LOTNICZYCH

Kontynuując nasz cykl informacji o historii odznak eskadr lotniczych przedstawiamy dziś 1 Pułk Lotniczy „Warszawa". Ten najstarszy polski pułk lotniczy został zorganizowany w maju 1921 r. początkowo w składzie trzech dywizjonów, utworzonych z kilku dawniej samodzielnych eskadr: 3, 12 i 16 wywiadowczej oraz 7, 18 i 19 myśliwskiej.

Odznaki kilku z nich prezentowaliśmy w nrze 3/72 „Modelarza". W związku z dalszą reorganizacją i rozrastaniem się pułku w 1925 r. zlikwidowano ostatecznie dawną numerację eskadr, które otrzymały nowe numery i częściowo nowe odznaki. I tak: 3 eskadra wywiadowcza przemianowana została na 13 eskadrę liniową (później obserwacyjną) i otrzymała znak zielonego konika polnego. 18 i 19 eskadrę myśliwską połączono i przemianowano na 112 eskadrę myśliwską, która na kadłubach swych maszyn nosiła odtąd wizerunek atakującego czarnego koguta. 12 eskadrę wywiadowczą przemianowano na 12 eskadrę liniową; otrzymała znak wyobrażający lisa z okularami w łapie i z bombą „pod pachą".

Jednak niektóre eskadry ze względu na swą bogatą tradycję i sławę bojową zachowały dawniejsze odznaki, i tak np. 7 eskadra myśliwska „Kościuszkowska" przemianowana na 111 eskadrę myśliwską zachowała swą odznakę bez zmian. 16 eskadra wywiadowcza przemianowana na 11 eskadrę liniową również zachowała swą odznakę, z tym, że wkomponowano ją w trójkąt zwrócony ostrzem w kierunku lotu. Cechą charakterystyczną odznak eskadrowych w 1 Pułku Lotniczym był właśnie biały trójkąt z namalowaną na nim odznaką.

Lotnicy służący w 1 Pułku Lotniczym mieli prawo do noszenia na mundurze odznaki pułkowej. Odznaka ta wykonana z oksydowanego metalu różniła się w zależności od stopnia, tzn. oficerska — z granatowym tłem i złotym wiankiem, podoficerska — szara ze złotym wiankiem, dla szeregowych — szara bez ozdób.

Nowo tworzące się eskadry otrzymywały również swoje odznaki, np. 113 eskadra myśliwska — puchacza, 114 eskadra myśliwska — jaskółkę, 211 eskadra liniowa — pelikana, 216 eskadra bombowa — słonia, 16 eskadra obserwacyjna — konika polnego czerwonego, 212 eskadra liniowa miała trochę nietypowy dla 1 Pułku Lotniczego znak, bo wizerunek gwiazdozbioru zwanego „Wielkim Wozem", ale bez trójkątnego tła. Eskadra szkolno-treningowa nosiła czerwoną literę T w białym trójkącie, ale inaczej ustawionym. Godła eskadrowe malowano na obu burtach samolotu obok numeru taktycznego. Dodatkowym wyróżnieniem poszczególnych kluczy w eskadrach myśliwskich były piasty kół podwozia malowane w różnych kolorach, dla każdego klucza innym. Samolot dowódcy dywizjonu wyróżniał od innych namalowany dodatkowo wąski biało-czerwony pas biegnący ukośnie wzdłuż tylnej części kadłuba. Ten sposób oznaczenia samolotu dowódcy stosowano zresztą i w innych pułkach.

Tak oznakowane samoloty 1 Pułku Lotniczego brały udział w kampanii wrześniowej 1939 r.

Odznaki polskich eskadr lotniczych pojawiają się znów na samolotach z chwilą tworzenia lotnictwa polskiego w Wielkiej Brytanii w roku 1940. Niektóre tradycyjne, niektóre zmodyfikowane, pojawiają się także nowe. Np. słynny Dywizjon Myśliwski 303 przyjął odznakę kościuszkowską 111 eskadry myśliwskiej, 315 Dywizjon Myśliwski — odznakę 112 eskadry myśliwskiej, a 316 Dywizjon Myśliwski — odznakę 113 eskadry myśliwskiej.

Po drugiej wojnie światowej zarzucono taki system znakowania samolotów. We współczesnym lotnictwie polskim nie maluje się już na samolotach godeł eskadrowych.

WIESŁAW BĄCZKOWSKI

Odznaka dla szeregowych

Odznaka podoficerska

Odznaka 1 Pułku Lotniczego „Warszawa". Odznaka oficerska

16 eskadra obserwacyjna 1 Pułku Lotniczego „Warszawa"

13 eskadra obserwacyjna 1 Pułku Lotniczego „Warszawa"

216 eskadra bombowa 1 Pułku Lotniczego „Warszawa"

212 eskadra bombowa 1 Pułku Lotniczego „Warszawa"

12 eskadra liniowa 1 Pułku Lotniczego „Warszawa"

Eskadra szkolna 1 Pułku Lotniczego „Warszawa"

REGULAMIN KONKURSU MODELI ŚMIGŁOWCÓW



Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej biorąc pod uwagę, że Polska jest czołowym producentem śmigłowców w Europie, natomiast dyscyplina modelarstwa śmigłowcowego dotąd u nas nie istnieje, pragnie zachęcić modelarzy do podjęcia pionierskich prac w tej dziedzinie, rozwijającej się dynamicznie za granicą. W tym celu ogłasza się niniejszym konkurs na silnikowy, zdalnie kierowany model śmigłowca oryginalnej polskiej koncepcji.

§ 1

W konkursie może uczestniczyć każdy modelarz — obywatel PRL, zrzeszony lub niezrzeszony, zamieszkały w kraju.

§ 2

Model zgłoszony do konkursu musi spełniać następujące warunki techniczne:
1. Odpowiadać definicji modelu śmigłowca podanej w art. 1. 4. 15. Działu IV Kodeksu Sportowego FAI oraz definicji modelu zdalnie kierowanego podanej w art. 1. 3. 3. tegoż Kodeksu.
2. Posiadać napęd jednym lub kilkoma silnikami spalinowymi tłokowymi.
3. Posiadać kadłub przestrzenny lub sylwetkowy oraz podwozie typu śmigłowcowego tak, aby całość miała charakter półmakiety, przypominającej ogólnym wyglądem rzeczywisty śmigłowiec. Ścisłe podobieństwo do określonego typu rzeczywistego śmigłowca nie jest wymagane.

§ 3

Każdy uczestnik konkursu może zgłosić dowolną liczbę modeli.

§ 4

Uczestnik konkursu obowiązany jest dostarczyć przy zgłoszeniu rysunek modelu w trzech rzutach, w podziałce 1:5, oraz przekroje pokazujące system napędu i sterowania, ponadto 3 zdjęcia modelu w różnych położeniach, w formacie co najmniej 12×18 cm. Autor dokumentacji zachowuje prawa autorskie związane z ewentualną jej publikacją w wydawnictwach, natomiast APRL zastrzega sobie prawo powielania dokumentacji dla celów wewnątrzorganizacyjnych.

§ 5

5.1. Konkurs rozstrzygnięty będzie wyłącznie na podstawie prób w locie. Wykonawstwo ani rozwiązania techniczne nie będą oddzielnie punktowane. Wychodzi się z założenia, że wszelkie pomysły i udoskonalenia są wtedy celowe, gdy dają efekty w locie.
5.2. Każdy model zgłoszony do konkursu musi wykonać w jednym, nieprzerwanym locie 3 niżej wymienione ewolucje obowiązkowe oraz może wykonać 3 niżej wymienione ewolucje nadobowiązkowe. Każda ewolucja będzie punktowana przez komisję sędziowską na zasadach analogicznych do punktowania akrobacji modeli zdalnie kierowanych (rozdz. 5 Działu IV Kodeksu Sportowego FAI), tzn. wg skali ocen od 0 do 10 pomnożonych przez współczynnik trudności danej ewolucji K.
Punktowanie przez 5 sędziów z odrzucaniem ocen skrajnych.
Sędziowie brać będą pod uwagę przy ocenie: zgodność ewolucji z opisem podanym w regulaminie, ich płynność, elegancję i real zm w odniesieniu do lotu rzeczywistych śmigłowców. Wyżej będą oceniane ewolucje wykonywane na małej wysokości.
5.3. Otrzymanie oceny zerowej za choćby jedną ewolucję obowiązkową powoduje automatyczne skreślenie wszystkich pozostałych ocen i zaliczenie całego lotu z wynikiem zerowym w danej kolejce, ponieważ jest to dowód, że model nie spełnia warunków stawianych śmigłowcowi. Punkty uzyskane za ewolucje nadobowiązkowe są premią za doskonałość rozwiązań technicznych i opanowania pilotażu.
5.4. Każdy model ma prawo do wykonania 5 lotów oficjalnych, z których 3 najwyżej punktowane zalicza się do końcowej klasyfikacji. Za lot oficjalny uważa się fakt, gdy zawodnik zapowiedział start, a model oderwał się od ziemi. Próby (falstarty) nie są przewidziane. Jeśli po wezwaniu zawodnika na start przez komisję (kolejność ustalona losowaniem) model w przeciągu 10 minut nie wystartował, lot zalicza się z wynikiem zerowym.
5.5. Lot oficjalny może trwać najdłużej 7 minut od momentu oderwania się modelu od ziemi. Po upływie tego czasu ewolucje nie będą punktowane.
5.6. Na starcie będzie zainstalowany wiatromierz. Komisja nie może rozpocząć konkurencji, jeżeli prędkość wiatru przekracza 3 m/s. Jeżeli wiatr osiągnie taką prędkość po rozpoczęciu kolejki, wówczas loty zostaną przerwane, jednak bez obowiązku wznawiania kolejki od początku. Kolejka jest prowadzona dalej po spadku prędkości wiatru poniżej 3 m/sek. Na wniosek zawodnika, którego wzrost prędkości wiatru zaskoczył podczas wykonywania lotu oficjalnego, komisja musi anulować lot i zezwolić na jego powtórzenie.
Analogiczne zasady stosuje się w razie wystąpienia opadów atmosferycznych wyraźnie utrudniających latanie, przy czym decyzja należy tu do komisji.
5.7. Poza przypadkami wyżej wymienionymi organizacja startów i metody przeprowadzenia konkurencji są takie same jak na zawodach akrobacji modeli zdalnie kierowanych (rozdział 5 Działu IV Kodeksu Sportowego FAI). Ewolucje muszą być wykonywane w kolejności podanej w regulaminie, obowiązuje zapowiadanie ewolucji oraz nie wolno ponawiać próby wykonywania ewolucji.
5.8. Do interpretacji niniejszego regulaminu upoważniona jest jedynie komisja sędziowska w oparciu o analogiczne przepisy Kodeksu Sportowego FAI.
Po obserwacji lotów próbnych przed rozpoczęciem konkurencji komisja ma prawo wydać dodatkowe zarządzenia dotyczące zachowania bezpieczeństwa i usprawnienia konkursu oraz oficjalnie skomentować wątpliwe punkty regulaminu. Żadne z tych postanowień nie może stać w sprzeczności z niniejszym regulaminem i z Kodeksem Sportowym, jak też nie może być zmienione z chwilą rozpoczęcia konkurencji.

§ 6

LISTA EWOLUCJI OBOWIĄZKOWYCH

6.1. START K=1

Model zostaje ustawiony w środku zaznaczonego na ziemi koła o promieniu 5 m, następnie winien być pozostawiony sam sobie z pracującym wirnikiem. Po zapowiedzi startu przez zawodnika model startuje pionowo wznosząc się na wysokość nie przekraczającą 30 m.
Ewolucja będzie zaliczana z wynikiem zerowym (0), jeśli model zostanie podczas startu podtrzymany przez zawodnika lub jeśli przekroczy (na ziemi lub w powietrzu) wyobrażalną pionową powierzchnię walcową, której podstawą jest zaznaczone na ziemi koło o promieniu 5 m.

6.2. ZAWIS K=3

Bezpośrednio po starcie model zawisa nad kołem na wysokości nie większej niż 30 m na czas co najmniej 15 sekund. Dla uzyskania większej punktacji powinna to być ewolucja wiązana ze startem. Jeżeli model po starcie opuści obszar nad kołem i powróci doń celem wykonania zawisu, wówczas punktacja będzie obniżona.
Ewolucja będzie zaliczona z wynikiem zerowym, jeśli po jej rozpoczęciu, a przed upływem 15 sekund, model dotknie ziemi, przekroczy wyobrażalną powierzchnię, zdefiniowaną w art. 5.1., względnie podczas zawisu nie utrzyma stałej wysokości (dopuszczalne są oscylacje pionowe w granicach 5 metrów).

6.3. LĄDOWANIE (MIĘDZYLĄDOWANIE) K=2 (3)

Model zawisa na minimum 3 sekundy nad kołem oraz łagodnie obniża się aż do przyziemienia w kole.
Dla uzyskania wysokiej punktacji przyziemienie winno nastąpić jak najbliżej środka koła. Przyziemienie poza kołem powoduje obniżenie punktacji o co najmniej 50%.
Ewolucja będzie zaliczona z wynikiem zerowym, jeśli lądowanie nastąpi w odległości większej niż 30 m od środka koła lub gdy ma charakter kraksy. W razie wątpliwości w tej ostatniej sprawie, zawodnik musi udowodnić komisji, że model jest zdolny do ponownego startu bez napraw.

UWAGA:

Jeśli zawodnik zgłosił przed startem zamiar wykonywania jednej lub więcej figur nadobowiązkowych, wówczas ta ewolucja jest traktowana jako międzylądowanie.
W czasie krótszym niż 15 sekund model musi wystartować do dalszego lotu (jakość startu nie jest oceniana). W tym przypadku współczynnik K podwyższa się do 3.

§ 7

LISTA EWOLUCJI NADOBOWIĄZKOWYCH

7.1. LOT PO TRASIE Z ZAKRĘTEM K=2

Model leci znad koła w kierunku tyczki ustawionej w odległości 30 m pod wiatr od środka koła, okrąża tyczkę zakrętem 270° w lewo lub w prawo i powraca nad kołem z wiatrem.
Ewolucja będzie zaliczona z wynikiem zerowym, jeśli model nie rozpocznie i nie zakończy jej nad kołem, wykona zakręt przed tyczką, lecąc pod wiatr i z wiatrem minie tyczkę po tej samej stronie, oddali się od tyczki więcej niż 30 m, pod wiatr, względnie podczas ewolucji przekroczy wysokość 30 m.

7.2. LOT WSTECZNY K=8

Model winien na minimum 3 sek. zawisnąć nad kołem, następnie wykonać lot do przodu w dowolnym kierunku na dystansie co najmniej 15 metrów, wreszcie cofnąć się po tym samym, w przybliżeniu, torze nad koło, bez wykonywania zakrętów. Płaszczyzna symetrii modelu musi przez cały czas pozostawać w przybliżeniu równoległa do toru lotu, przód modelu skierowany „od koła".
Ewolucja będzie zaliczona z wynikiem zerowym, jeśli model nie rozpocznie jej i nie zakończy nad kołem, jeśli dystans lotu wstecz będzie krótszy niż 15 metrów oraz jeśli podczas lotu wstecznego płaszczyzna symetrii kadłuba odchyli się od toru o więcej niż 45° na czas dłuższy od 3 sekund.

7.3. LOT BOCZNY K=10

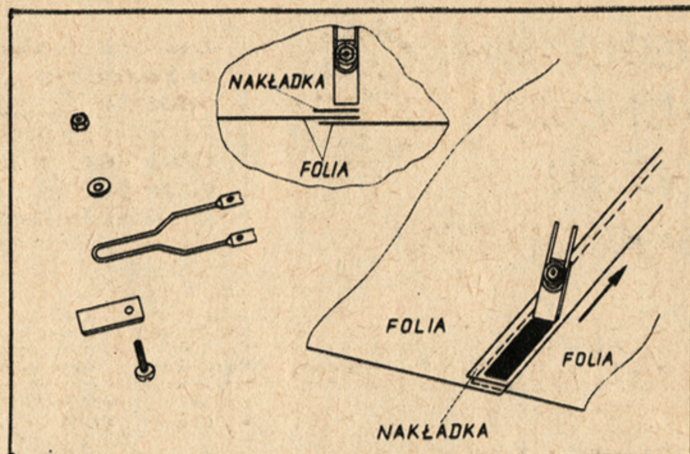
Model winien na minimum 3 sek. zawisnąć nad kołem, następnie wykonać lot w kierunku prostopadłym do płaszczyzny symetrii kadłuba w lewo lub w prawo na dystansie co najmniej 15 m, bezpośrednio po tym, nie wykonując zakrętu, model powraca po tym samym, w przybliżeniu, torze nad koło. Kadłub przez cały czas powinien być w przybliżeniu prostopadły do toru lotu.

UWAGA:

Jeśli jeden z fragmentów ewolucji, tzn. lot „tam" lub „z powrotem", nie jest wykonany bokiem, wówczas punktacja

„MODELARZ" podpatrzył

W tej rubryce zamieszczamy drobne usprawnienia i dowcipne pomysły techniczne z zakresu modelarstwa lotniczego, pochodzące z literatury zagranicznej lub podpatrzone u naszych modelarzy. Krótka treść i przejrzysty rysunek — oto cechy charakterystyczne notatek niniejszej kolumny. Naszych Czytelników serdecznie zapraszamy do współpracy; zamieszczone pozycje honorujemy wg stawek redakcyjnych.



ZGRZEWANIE FOLII Z TWORZYW SZTUCZNYCH

W nrze 1/72 „Modelarza" podano metody zgrzewania folii z tworzyw sztucznych, które uważam za mało przydatne w odniesieniu do bardzo cienkich folii.

Próby praktycznego zastosowania tych metod dowiodły, że dla opanowania przedstawionej techniki niezbędny jest odpowiedni czas, a poza tym w wyniku zgrzewania powstaje słaba i mało estetyczna spoina. Aby przyjść z pomocą i radą zainteresowanym pragnę podzielić się z modelarzami doświadczeniem, moim i moich kolegów z sekcji rakietowej Aeroklubu Bydgoskiego w zgrzewaniu folii przeznaczonej na spadochrony do rakiet.

Do wykonania tej czynności potrzebne jest następujące oprzyrządowanie:

1. lutownica transformatorowa — nagrzewa się szybko, wygodna w użyciu;
2. duralowe przedłużenie grota lutownicy o dowolnych wymiarach, np. 1 × 25 × 5 mm — pozwala na uzyskanie większej powierzchni zgrzewania, dzięki czemu zapobiega się szybkiemu i przedwczesnemu przepaleniu powierzchni zgrzewanej. Sposób zamocowania grota ilustruje rysunek 1;
3. nakładka z papieru japońskiego lub folii aluminiowej — zabezpiecza przed przylepieniem się folii z tworzywa sztucznego do grota;
4. blacha, sklejka lub deska.

Na blasze, desce lub sklejce układamy folie, zaginając ich brzegi na siebie na szerokość około 6 mm. Na złożone brzegi kładziemy papier japoński (rys. 2). Następnie do włączonej lutownicy przytykamy kawałek folii i jeśli będzie ona przylepiać się do przedłużenia grota, oznacza to, że lutownica jest dostatecznie nagrzana i można przystąpić do pracy.

Szybkość przesuwania lutownicy wzdłuż nakładki ustalamy doświadczalnie. O tym, że nastąpiło zgrzanie świadczy, jakby był zatłuszczony, ślad na nakładce. Jedyną wadą tego sposobu jest zgrzewanie się folii razem z papierem japońskim. Rekompensatą tej niedoskonałości jest jednak zwiększona, dzięki przylepionej nakładce, wytrzymałość spoiny.

Resztki nie przylepionego papieru odcinamy lub usuwamy na mokro. Należy robić to delikatnie, aby nie spowodować przerwania się folii.

Jako nakładki można użyć folii aluminiowej (z opakowań cukierków lub czekolady), która nie zgrzewa się z folią poliestrową na stałe i można ją usunąć bez obawy podarcia spoiny.

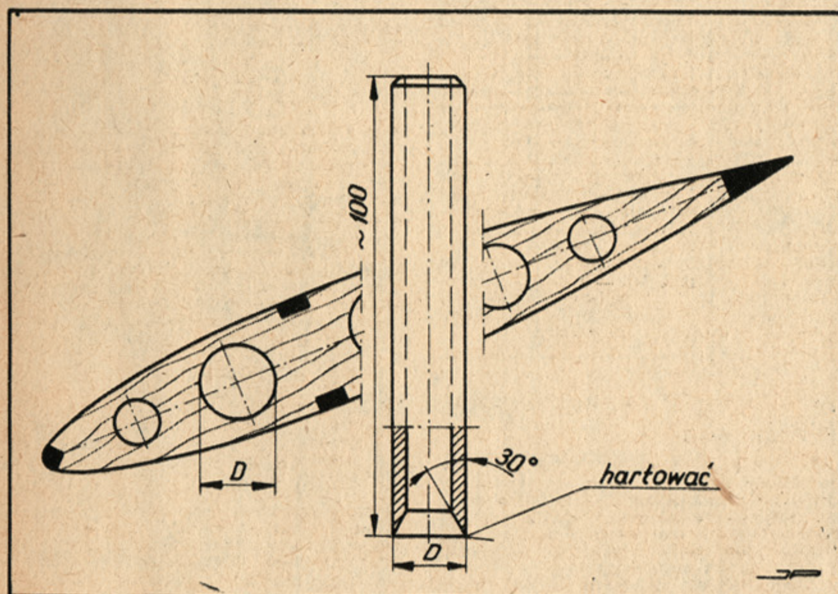
Przedstawiony sposób zgrzewania folii z tworzyw sztucznych jest prosty i łatwy w przyswojeniu, a wykonane połączenia są wystarczająco wytrzymałe i estetyczne.

MARIAN KURASZ
Bydgoszcz

WYKROJNIK OTWORÓW W ŻEBRACH SKRZYDEŁ I STATECZNIKÓW

Wykrojnik przedstawiony na rysunku służy do wycinania otworów zmniejszających ciężar żeber skrzydeł i stateczników. Wykonany jest z rurki stalowej zaostrzonej na jednym końcu. Szczegóły wyjaśnia rysunek. Należy skompletować kilka sztuk wykrojników o różnych średnicach D. Otwory wycinamy kładąc żebro na desce z twardego drewna. Po narysowaniu i wycięciu otworów w żebrze wzorcowym wykorzystujemy je jako szablon do wykrawania następnych.

JANUSZ PALACZ



zostanie odpowiednio obniżona, lecz nie zerowa. Zero (0) przyznaje się wówczas, gdy obie części lotu nie spełniają warunków ewolucji. Za niespełnienie warunków uważa odchylenie płaszczyzny symetrii od pozycji prostopadłej do toru lotu o więcej niż 45° na czas dłuższy od 3 sek.

§ 8

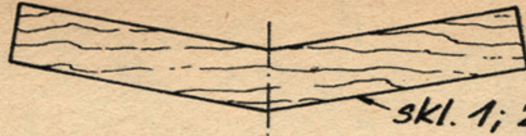
POSTANOWIENIA KOŃCOWE

8.1. Konkurs rozegrany będzie w roku 1973.
Orientacyjny termin — czerwiec.
Zastrzega się możliwość przesunięcia terminu na późniejsze miesiące tego roku.

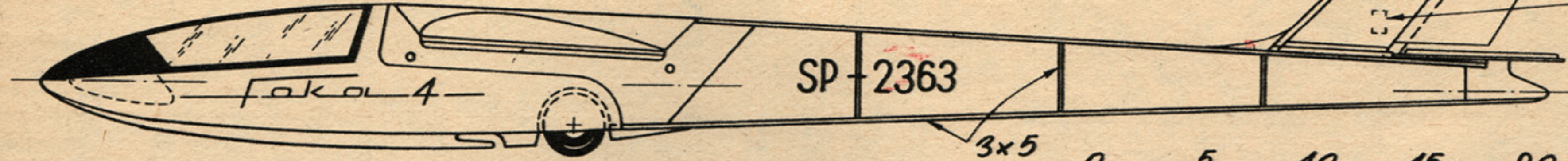
8.2. Konkurs będzie rozegrany bez względu na liczbę zgłoszonych uczestników. Nawet gdy zgłosi się jeden uczestnik, będzie oceniony i jeśli wykona ewolucje obowiązkowe, otrzyma pierwszą nagrodę.

8.3 Przewiduje się następujące nagrody regulaminowe, ufundowane przez ZG Aeroklubu PRL:
I miejsce: nagroda rzeczowa, dyplom i 10 000 zł
II miejsce: nagroda rzeczowa, dyplom i 5 000 zł
III miejsce: nagroda rzeczowa, dyplom i 2 500 zł
Nie jest przewidziany inny podział kwoty nagród pieniężnych ani możliwość nie przyznania którejkolwiek z nagród, o ile zawodnicy wykonają ewolucje obowiązkowe.
Dopuszcza się możliwość przyznania ponadto nagród pozaregulaminowych, ufundowanych przez inne niż APRL instytucje, z tym, że zasady przyznawania tych nagród muszą być ogłoszone przed rozpoczęciem konkurencji i że do podziału tych nagród upoważniona jest jedynie komisja sędziowska konkursu.

8.4. Szczegóły organizacyjne rozegrania konkursu (tryb zgłoszeń, termin, miejsce itd.) ogłoszone zostaną w pierwszym kwartale 1973 r. na łamach czasopism „MODELARZ" i „SKRZYDLATA POLSKA", jak też zarządzeniem wewnętrznym Aeroklubu PRL.

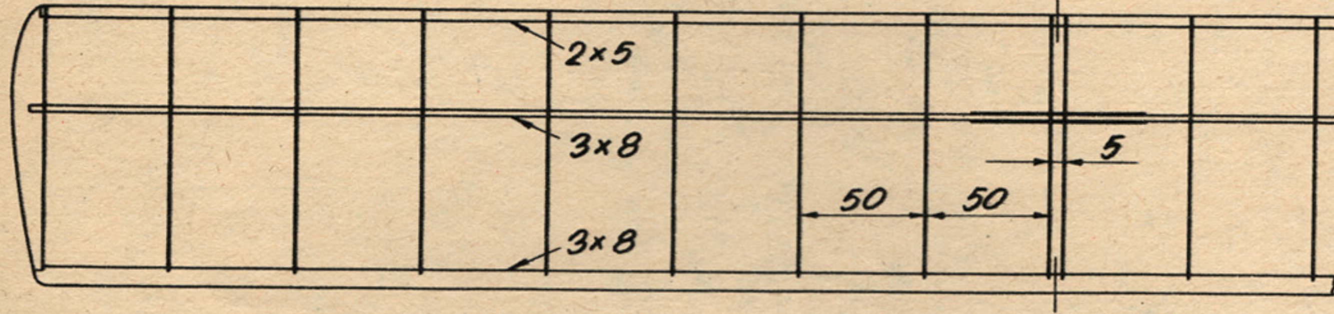


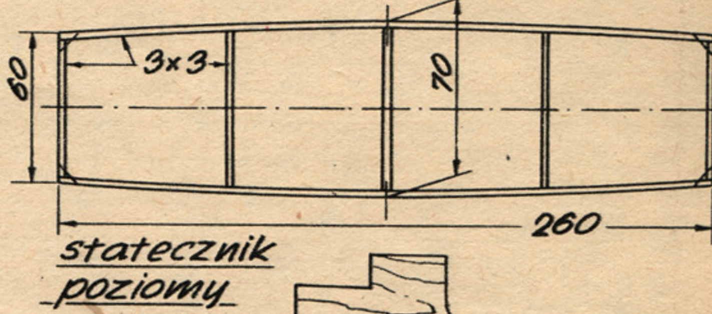
wznios płata
70





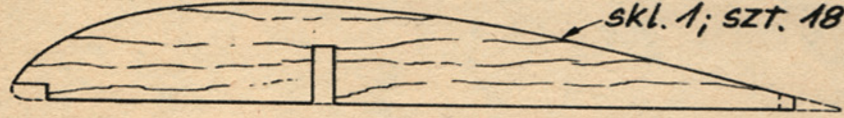
0 5 10 15 20 25 30 cm

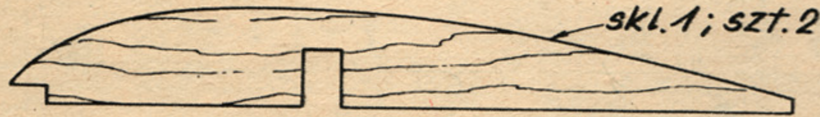


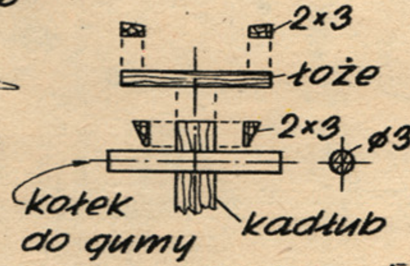


statecznik poziomy

zakończenie kadłuba
skl., lipa 5





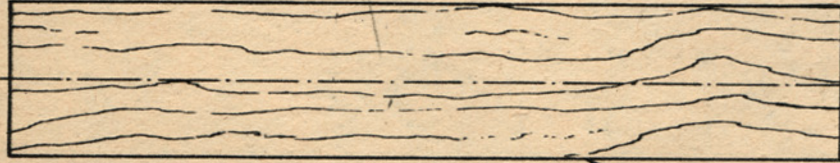


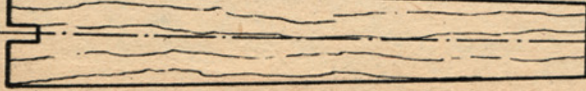
zamocowanie łoża skrzydła

st. pion.
zamocowanie statecznika pion.
2×3
kadłub

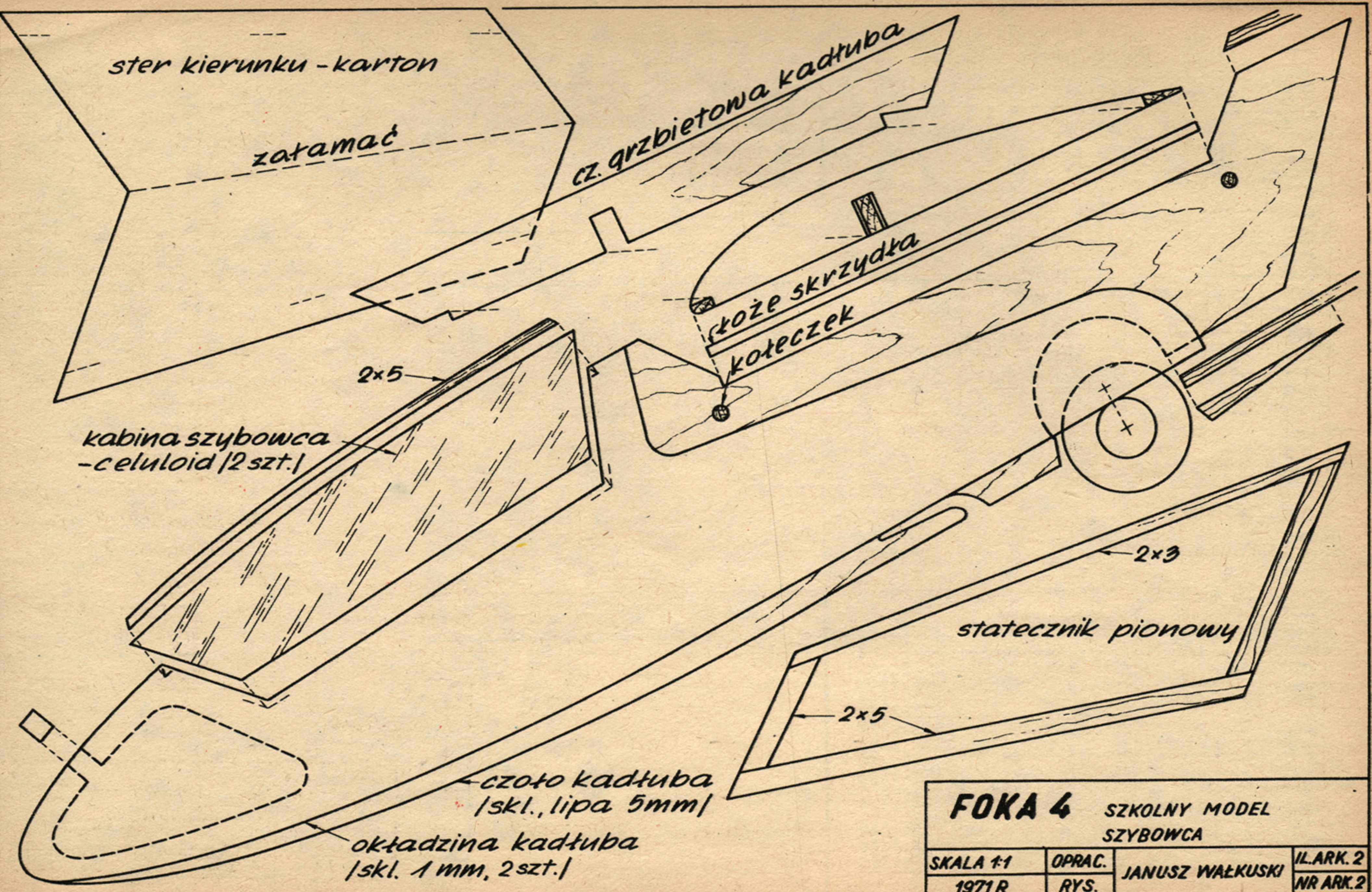


zamocowanie kółka





FOKA 4	SZKOLNY MODEL SZYBOWCA		
SKALA 1:1, 1:3	OPRAC.	JANUSZ WAŁKUSKI	IL. ARK. 2
1971 R	RYS.		NR ARK. 1


ster kierunku - karton
załamać
cz. grzbietowa kadłuba
łoże skrzydła
kołeczek
2×5
kabina szybowca
-celuloid /2 szt./
2×3
statecznik pionowy
2×5
czoło kadłuba
/skl., lipa 5mm/
okładzina kadłuba
/skl. 1 mm, 2 szt./
FOKA 4
SZKOLNY MODEL
SZYBOWCA
SKALA 1:1
1971 R
OPRAC.
RYS.
JANUSZ WAŁKUSKI
IL.ARK. 2
NR ARK. 2

SZKOLNY MODEL SZYBOWCA SYLWETKOWEGO „FOKA-4"

Model FOKI jest próbą odejścia od przyjętego standardu typowego modelu szkolnego. Model może być wykonany przez początkującego modelarza pod kierunkiem instruktora lub samodzielnie przez modelarzy, którzy budowali już ŚWIERSZCZYKA czy JASKÓŁKĘ.

Atrakcyjna sylwetka modelu, który jest uproszczoną kopią słynnej w świecie FOKI konstrukcji inżynierów W. Orkamusa i P. Mynarskiego, daje młodemu wykonawcy dużo zadowolenia. W lotach nieznacznie ustępuje doskonałej JASKÓŁCE, ze względu na większe obciążenie powierzchni nośnej.

Budowa modelu nie różni się w zasadzie od wielokrotnie opisywanych w MODELARZU konstrukcji, należy więc zwrócić uwagę tylko na jego charakterystyczne cechy. Wykonanie szybowca ułatwią rysunki prawie wszystkich elementów przedstawionych w wielkości naturalnej (skala 1:1).

Kadłub. Wykonujemy uproszczony rysunek montażowy kadłuba. Wycięte czoło i zakończenie kadłuba należy umocować gwoździkami do deski montażowej. Następnie wklejamy listwy kadłubowe oraz listewkę w kabinie. Po zdjęciu szkieletu kadłuba należy:
— przykleić szybki kabiny,
— okleić czoło okładzinami sklejkowymi,
— zamocować kółko aluminiowym nitem,
— wkleić kołki do gumy i łoże skrzydła,
— wkleić gotowy statecznik pionowy i łoże statecznika poziomego,
— okleić obustronnie kadłub cienkim, białym papierem (nie zwilżać wodą pokrycia kadłuba!).

Uwaga: Budowę kadłuba można uprościć, rezygnując z wykonania kabinki i ruchomego kółka.

Stateczniki. Sposób wykonania stateczników jak w innych znanych modelach. Usterzenie pionowe składa się z dwóch elementów: statecznika pionowego i steru kierunkowego wykonanego z kartonu. Stateczniki należy okleić obustronnie białym papierem (nie zwilżać wodą pokrycia stateczników!).

Skrzydła. Przed rozpoczęciem budowy skrzydeł wykonujemy ich rysunek w wielkości naturalnej dla całej rozpiętości.

Wykonywania płata:

W trakcie budowy należy przestrzegać poniższej kolejności:
— zmontować i skleić skrzydła, nie wklejając żeber środkowych,
— wykonać podgięcia (wznios) oklejając dźwigar okładzinami,
— pomiędzy dwa środkowe żebra wpasować dokładnie część grzbietową kadłuba; po wklejeniu żeber środkowych wyjąć część grzbietową kadłuba,
— okleić skrzydła tym samym papierem co kadłub i stateczniki, nie zwilżając pokrycia wodą (!),
— wkleić pomiędzy środkowe żebra część grzbietową kadłuba,
— zwilżyć pokrycie płata (dopiero teraz!), przymocowując go do deski montażowej i pozostawić do wyschnięcia.

U w a g a: W celu poprawienia własności lotnych modelu można zwiększyć rozpiętość skrzydeł o 10 cm (2 × 5 cm) dodając po jednym żeberku z obu stron płata.

Mając gotowe wszystkie czynności modelu, przez odpowiednie malowanie (lakierem NITRO-U) możemy upodobnić go do prawdziwej FOKI, na której nasi piloci zdobywali tytuły mistrzów świata. Nie podajemy kolorystycznej wersji malowania modelu, pozostawiając wykonawcom satysfakcję jej opracowania na podstawie dostępnych publikacji. Przed przystąpieniem do malowania należy jednak ocenić swoje możliwości wykonawcze, gdyż nic tak nie szpeci modelu, jak nieumiejętne jego ozdobienie.

Gotowy model wyważamy i przeprowadzamy pierwsze loty.

JANUSZ WAŁKUSKI



MODEL SZYBOWCA KLASY 3D SP-417

W nrze 5/72 „Modelarza" pod wyżej wymienionym tytułem zamieściliśmy opis budowy do tego szybowca. Pragnąc zapoznać Czytelników z jego wyglądem, niżej publikujemy kilka zdjęć.

Fot.: ST. BASIORA







MODEL SZYBOWCA KLASY F1A

Model szybowca klasy F1A przeznaczony jest do lotów w każdych warunkach atmosferycznych. Dzięki skróceniu kadłuba w jego części przedpłatowej uzyskał dużą stateczność podłużną. Model nie wykazuje tendencji do wahań podłużnych i jest bardzo czuły na termikę. Model ma prostą i lekką konstrukcję.

Kadłub modelu składa się z dwóch części. Część przednią z płozą wykonać można ze sklejki 2 mm, wycinając komorę na balast oraz na język nośny skrzydeł. Następnie z obu stron tej części należy nakleić balsę 8 mm, w której wycinamy także komorę balastową, a po wmontowaniu tylnej części kadłuba oklejamy część przednią sklejką 1 mm. Część tylna kadłuba wykonana jest z balsy 5 mm i wzmocniona listwami sosnowymi 3×3 mm. Zaczep startowy, pozwalający na szybką i łatwą regulację jego położenia w zależności od siły wiatru, wykonujemy z blachy duraluminiowej o grubości 2 mm. Zaczep startowy przesuwamy wzdłuż płozy, która posiada otwory o średnicy 3 mm, a następnie mocujemy śrubami z nakrętkami o średnicy 3 mm.

Do kadłuba przyklejony jest statecznik pionowy, wykonany z balsy 3 mm, kryty papierem japońskim, cellonowany i pomalowany farbą nitro na kolor niebieski. Na stateczniku pionowym umieszczony jest ster kierunku, który wychyla się po wyczepieniu się modelu z holu.

Płaty modelu są dzielone. Żeberka należy wykonać z balsy 1,5 mm, noski z balsy 7 mm, kesony z balsy 1,5 mm, a krawędź spływu z balsy twardej 3×30 mm. Dźwigar główny stanowią listwy sosnowe 2×5 mm, dźwigar pomocniczy sosna 3×3 mm. Żebra przykadłubowe, w których mocowany jest język nośny płatów, wykonujemy ze sklejki o grubości 1,5 mm. Trapezowe zakończenie płatów połączone jest z częścią środkową płatów dwoma paskami duralowymi o grubości 1 mm, które umieszczone są z obu stron dźwigara nośnego i zabezpieczone nitką oraz klejem. Takie mocowanie zakończeń płatów jest trwałe, a sposób jego wykonania nie sprawi modelarzowi większych trudności. Całe płaty pokryte papierem japońskim i cellonowane 5-krotnie. Kadłub oraz płaty modelu przed pokryciem papierem japońskim smarujemy klejem AK 20 rozrzedzonym celem późniejszego lepszego przylegania papieru japońsk e-go do konstrukcji.

Statecznik poziomy pokrywamy papierem japońskim i 2-krotnie cellonujemy. Żeberka należy wykonać z balsy 1 mm, krawędź natarcia z balsy 2×10 mm, dźwigary z balsy twardej 2×6 mm, krawędź spływu z balsy o grubości 3×15 mm. Statecznik poziomy mocowany jest do kadłuba gumą. Determalizator wychyla się pod kątem 45°, a uruchamiany jest lontem bawełnianym. Skrzydła mocowane są do kadłuba językiem z blachy duraluminiowej o grubości 2 mm.

Przeciętny czas lotu modelu w warunkach beztermicznych wynosi 170 sek. Model po włączeniu lotki autopilota krąży w prawo w promieniu około 25 metrów. Model wyważony jest w 3/4 cięciwy płata, licząc od krawędzi natarcia.

Dane techniczne:

Rozpiętość modelu	2020 mm
długość kadłuba	1045 mm
ciężar modelu	412 G
powierzchnia całkowita	34 dcm².

JACEK CHMIELEWSKI

Z kraju i ze świata

W Jugosławii wyrasta poważny konkurent dla jedynego dotychczas producenta modeli kolejowych w krajach demokracji ludowej, mianowicie zakładów Zeuke w NRD. Jest to firma MECHANOTEHNIKA, która produkuje masowo lokomotywy, wagony osobowe, towarowe i specjalne w podziałce HO, tj. 1:87, reklamując swoje wyroby w różnych czasopismach modelarskich.

• • •

W Muzeum Sportu w Warszawie (ul. Wawelska — stadion SKRY) otwarto nową ekspozycję poświęconą Leonidowi Telidze, który odbył samotną podróż dookoła świata na jachcie OPTY. Centralnym akcentem ekspozycji jest potężny model jachtu OPTY, wykonany w podziałce 1:5 przez inż. Witolda Jelenia.

• • •

W marcu br. odbył się w Wojewódzkim Ośrodku Szkolenia LOK w Zbyszycach k. Nowego Sącza kurs dla organizatorów modelarskich imprez sportowych, w którym uczestniczyły 34 osoby, reprezentujące wszystkie województwa. Omówiono na nim zmiany w przepisach sportowych modeli latających, pływających i kołowych oraz zasady organizacji zawodów w różnych warunkach organizacyjnych.

• • •

Już od marca 1972 r. w Relaxie, najnowocześniejszym kinie w Warszawie, jest wyświetlany nowy gigantyczny film produkcji amerykańsko-japońskiej pt. Tora! Tora! Tora! („Tygrys", „Tygrys", „Tygrys" — hasło ataku japońskiego na Pearl Harbour). Sceny batalistyczne odtworzone są w najdrobniejszych szczegółach z przekonywającym realizmem. Trudno odróżnić, kiedy w grę wchodzi makieta, a kiedy oryginał samolotu, okrętu, dział artylerii. Film warto zobaczyć. Polecamy.

Otrzymaliśmy wiadomość z Centralnej Składnicy Harcerskiej, że został zniesiony w CSH zakaz wystawiania rachunków dla odbiorców z innych województw. Tak więc, obecnie można będzie kupować bez ograniczeń towary na rachunek np. w CSH w Warszawie dla Koszalina, w Krakowie dla Opola, itp. Ułatwi to znacznie dokonywanie zakupów, szczególnie w Warszawie, gdzie, jak fama głosi, sklepy CSH są najlepiej zaopatrzone.

• • •

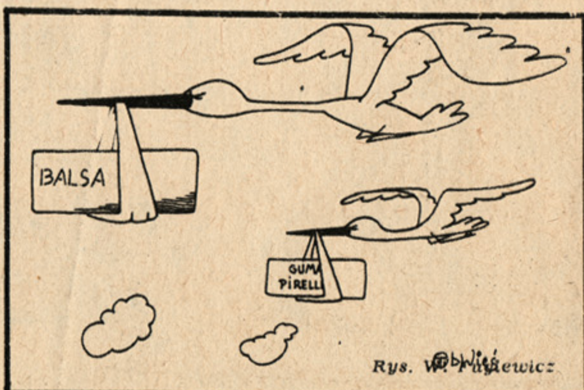
W dniach 13 — 14 kwietnia 1972 r. odbyła się w Aeroklubie w Lisich Kątach k. Grudziądza narada z przedstawicielami modelarstwa wszystkich Aeroklubów Regionalnych. Brali w niej udział również przedstawiciele Dyrekcji CSH, Zarządu Głównego LOK i Redakcji „Modelarza". Omawiano wiele spraw organizacyjnych, zaopatrzeniowych i wydawniczych, co, mamy nadzieję, wpłynie dodatnio na rozwój modelarstwa w naszym kraju.

• • •

Z okazji XX-lecia SVAZARMU Ministerstwo Obrony Narodowej Czechosłowacji urządziło w Bratysławie ciekawą wystawę pt. **Przegląd talentów żołnierskich.** Wśród licznych prac fotograficznych, malarskich, filmowych dominowały modele samolotów, czołgów i okrętów. Miesięcznik „Modelar" w nr 12/71 zamieścił szczegółowy przegląd tych prac, chwaląc ten dorobek i zachęcając do dalszych wysiłków.

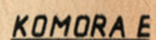
• • •

Wzdłuż naszego ponad pięćsetkilometrowego wybrzeża znajduje się 16 latarni morskich. Dla próby opublikowaliśmy w „Modelarzu" nr 10/70 rysunki wykonawcze jednej z najpopularniejszych naszych latarni morskich, mianowicie tej z Rozewia. Jak dotychczas, nikt nie przysłał nam zdjęcia modelu tej latarni. Czyżby nikt jeszcze jej nie wykonał?



Rys. W. Żbikiewicz

560



10
10
90
0°
70
75
95
75
90
25
245
255

ŻEBRO STATECZNIKA

BALSA 2×10
BALSA 1mm
BALSA 2×6
BALSA 3×15

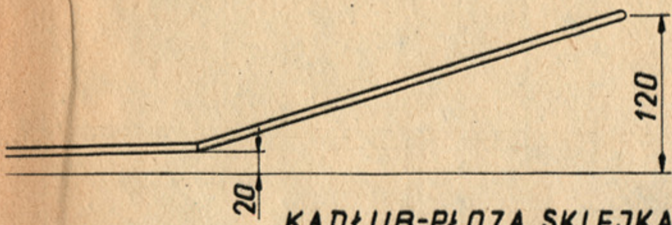
ŻEBRO STAT. SZT. 21

640

ŻEBRO SKRZYDŁA

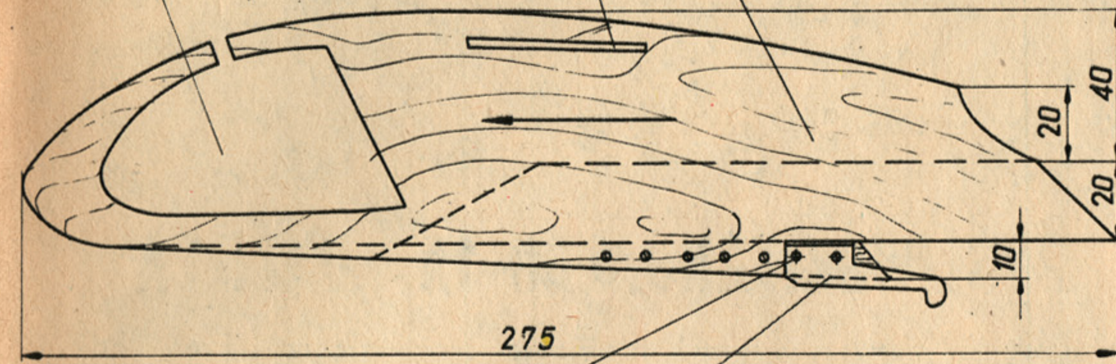
BALSA 1,5×50
BALSA 1
BALSA 7×7
BALSA 1,5×10
SOSNA 2×5

B
B
20
20
A
oś c.
150
A
+3°
80
30
700
1100
20

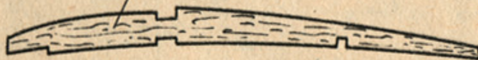


DANE TECHNICZNE:

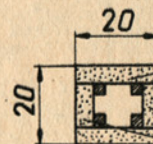
POZPIĘTOŚĆ ______ 2020 mm
DŁUGOŚĆ ______ 1045 mm
CIĘŻAR ______ 412 G
—»— KADŁUBA ______ 242 G
—»— SKRZYDEŁ ______ 156 G
—»— STAT. POZ. ______ 14 G
POWIERZCHNIA CAŁKOWITA 34 dcm²



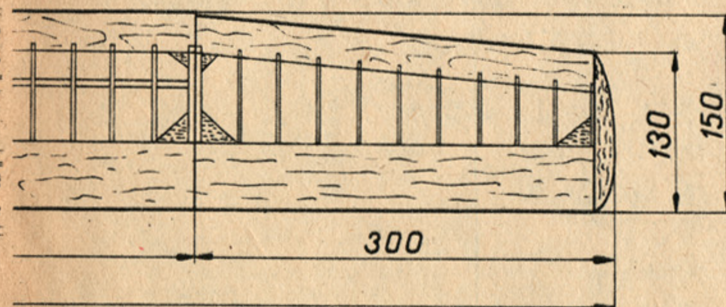
20
DURAL 2mm
SKLEJKA 2mm
A-A
BALSA 8mm
BALSA 5mm
SOSNA 3×3
OKŁADZINA KADŁUBA SKLEJKA 1mm

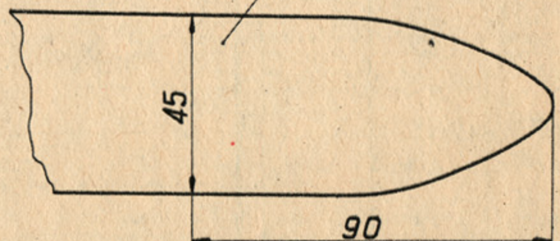






5mm
BALSA 3×30
SOSNA 3×3





SZYBOWIEC KLASY F-1A			
PODZIAŁKA	KONSTR.	J. CHMIELEWSKI	ILOŚĆ ARKUSZY 1
DATA: IV.1972 r.	KREŚLIŁ	J. SKONIECZNY	NR. ARKUSZA: 1



SAMOLOT MYŚLIWSKI ANSALDO-1A „BALILLA"

Tuż po I wojnie światowej, w pierwszych latach niepodległości, tworzące się od podstaw lotnictwo polskie nie miało własnych samolotów. Pilna potrzeba uzbrojenia wojsk lotniczych spowodowała konieczność doraźnego zakupu samolotów zagranicznych.

W 1919 r. Polska zakupiła we włoskiej firmie Ansaldo w Turynie kilka typów samolotów, m.in.: wywiadowczo-bombardujący A-300 obserwacyjny S.V.A. 5 oraz myśliwski 1 A „Balilla", a także licencję na ich produkcję w kraju.

Samolotów „Balilla" zakupiono jednorazowo 35 szt. Ich dostawa do Polski miała być zrealizowana do 10.III.1920 r., ale z powodu trudności organizacyjnych we włoskim transporcie przeciągnęła się aż do sierpnia 1920 r. Polska delegacja lotnicza, która z ramienia władz wojskowych zajmowała się we Włoszech sprawą realizacji dostaw samolotów, postanowiła pod koniec sierpnia 1920 r. przeprowadzić drogą powietrzną do Polski dwa egzemplarze zakupionych maszyn. Załogę samolotu Ansaldo A-300 stanowili: pilot — por. Ludomił Rayski (późniejszy generał i dowódca wojsk lotniczych) i obserwator inż. W. Rumbowicz. Samolot 1 A „Balilla" pilotował por. pilot Stefan Pawlikowski. Ten pierwszy długi rajd samolotu zakończył się połowicznym sukcesem. Wprawdzie załoga A-300 szczęśliwie przeleciała Francję i Niemcy i wylądowała na lotnisku mokotowskim, lecz lot „Balilli" z powodu defektu silnika zakończył się we Francji. Zważywszy jednak poziom techniczny ówczesnych samolotów był to wyczyn dużej miary.

Krajową produkcję licencyjną samolotów włoskich podjęła już w połowie 1920 r. nowo utworzona fabryka samolotów „Plage i Laśkiewicz" w Lublinie. Pierwszych 15 seryjnych egzemplarzy samolotu 1 A „Balilla" fabryka dostarczyła wojsku wiosną 1921 r. Do końca roku 1922 wyprodukowano ich łącznie ponad 150 szt. Ale produkcja krajowa tych samolotów okazała się niezbyt udana. Przede wszystkim były niedopracowane konstrukcyjnie, a seryjne ich wytwarzanie przy słabym opracowaniu technologii przez młodą i niedoświadczoną załogę fabryki dopełniło reszty. Pomimo ciągłego wprowadzania ulepszeń i zmian w konstrukcji poczęły mnożyć się nieszczęśliwe wypadki spowodowane pękaniem dźwigarów i odpadaniem skrzydeł w powietrzu, pękaniem konstrukcji kadłubów skutkiem silnej wibracji podczas lotu nurkowego, zacinaniem się sterów i niemożliwością wyprowadzenia samolotu z korkociągu itp. W wyniku tego decyzją Dowództwa Lotnictwa najpierw ograniczono, później wstrzymano loty na tych samolotach, a w końcu roku 1922 zaprzestano w ogóle ich produkcji. Ostatnie egzemplarze samolotów „Balilla" przetrwały w jednostkach do 1924 r., potem wycofano je z uzbrojenia.

OPIS KONSTRUKCJI

Samolot myśliwski Ansaldo — 1A „Balilla" był jednomiejscowym, jednosilnikowym klasycznym dwupłatem konstrukcji całkowicie drewnianej.

Kadłub — konstrukcja z wręg drewnianych, drążonych dla zmniejszenia ciężaru i łączonych podłużnicami. Pokrycie sklejką drewnianą o grubości 2 mm. Jedynie przód kadłuba, mieszczący silnik, był pokryty blachą. Przekrój kadłuba miał bardzo oryginalny kształt, przechodzący z formy zbliżonej do trapezu w przedniej części w odwrócony trójkąt w części ogonowej. Kadłub mieścił jednoosobową kabinę pilota wyposażoną w najniezbędniejsze przyrządy nawigacyjne i kontroli silnika.

Płaty — dwudźwigarowe, bogato użebrowane, o pokryciu płóciennym. Płat górny posiadał w tylnej części baldachimu wycięcie polepszające widoczność w górę. W przedniej części baldachimu mieścił się opadowy zbiornik paliwa.

Lotki — tylko na górnym płacie, sterowane dźwigniami dwuramiennymi. Płat dolny składał się z dwóch skrzydeł mocowanych do kadłuba i miał łączną rozpiętość taką samą jak płat górny. Płaty połączone z sobą stójkami z rur stalowych o przekroju kroplowym i ściągami z taśm i linek stalowych. Płat górny podparty był na kadłubie czterema stojakami z rur o przekroju kroplowym, które stanowiły jednocześnie kozioł przeciwkapotażowy. Głębokość obu płatów jednakowa.

Usterzenie — statecznik poziomy zbudowany był jako keson sklejkowy z żebrami i pokryty płótnem. Ster wysokości składający się z dwu symetrycznych połówek, również miał konstrukcję żebrową, był pokryty płótnem i przymocowany ośmioma metalowymi zawiasami.

Statecznik poziomy mocowany do kadłuba śrubami, podparty pojedynczym zastrzałem oraz usztywniony ścięgnami z linki stalowej mocowanej do statecznika pionowego. Statecznik pionowy konstrukcji drewnianej pokryty płótnem stanowił integralną część kadłuba. Ster kierunku umocowano do statecznika pionowego jednym ciągłym zawiasem.

Podwozie — jednoosiowe, goleniowe z zastrzałami i amortyzacją ze sznura gumowego. Golenie z rur stalowych o przekroju kroplowym. Płoza ogonowa jako resor z piór stalowych osadzona była przegubowo.

Napęd — samolot „Balilla" zaopatrzony był w sześciocylindrowy silnik rzędowy SPA o mocy 220 KM i 1600 obr. Silnik ten (ustawiony równolegle do osi podłużnej płatowca) chłodzony był wodą, której obieg zapewniała pompa odśrodkowa. Silnik (stanowił prawie połowę ciężaru całego samolotu!) zużywał 48 kG benzyny i 3 kG oleju na godz. Napędzał dwułopatowe śmigło drewniane typu Ansaldo o średnicy 2500 mm i stałym skoku 2230 mm.

Uzbrojenie — stanowiły dwa nieruchome karabiny maszynowe typu Vickers o kalibrze 7,9 mm, zsynchronizowane z obrotami śmigła.

DANE TECHNICZNE

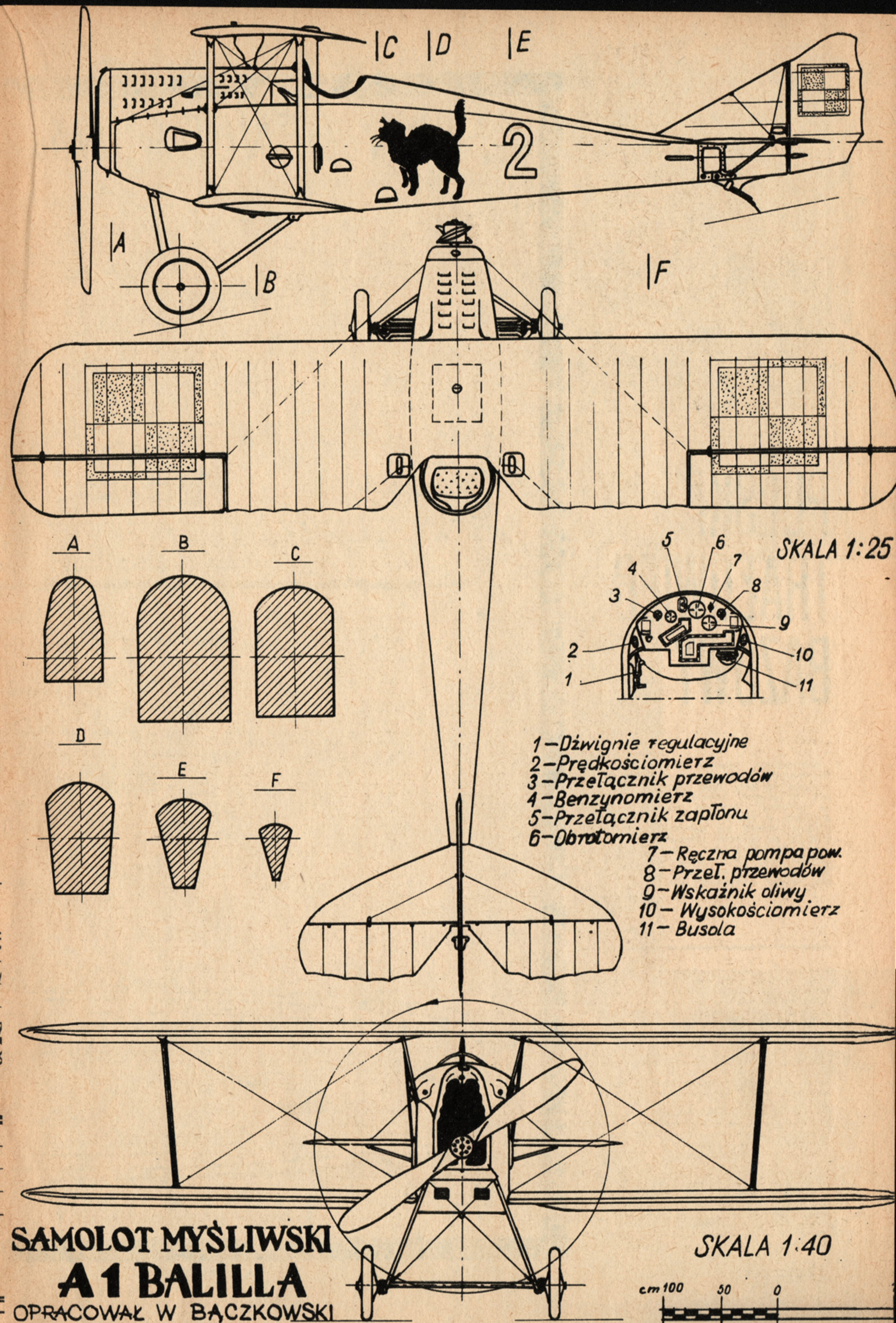
rozpiętość 7,68 m, długość 6,84 m, wysokość 2,63 m, powierzchnia nośna 21,25 m², ciężar własny 625 kG, ciężar w locie 870 kG, prędkość maksymalna 220 km/h, prędkość lądowania 80 km/h, czas lotu 2 godz. 30 min., czas wznoszenia się na 5000 m 17 min., pułap 6000 m, zasięg ok. 550 km.

MALOWANIE

Samoloty „Balilla", używane w lotnictwie polskim w latach 1921—1924, malowane były, zgodnie z ówczesnymi przepisami lotniczymi, całkowicie na kolor oliwkowozielony. Szachownice biało-czerwone malowane były na wierzchniej powierzchni górnego płata, spodzie dolnego płata oraz obustronnie na sterze kierunku. Na pierwszych egzemplarzach malowano szachownice obrócone o 90°, tzn. z lewym górnym polem białym.

Godła eskadr i dywizjonów malowano na bokach kadłuba obustronnie. Cyfry numerów taktycznych — białe.

WIESŁAW BĄCZKOWSKI


C
D
E
2
A
B
F
A
B
C
D
E
F
SKALA 1:25
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
1–Dźwignie regulacyjne
2–Prędkościomierz
3–Przełącznik przewodów
4–Benzynomierz
5–Przełącznik zapłonu
6–Obrotomierz
7–Ręczna pompa pow.
8–Przeł. przewodów
9–Wskaźnik oliwy
10–Wysokościomierz
11–Busola
SAMOLOT MYŚLIWSKI
A 1 BALILLA
OPRACOWAŁ W BĄCZKOWSKI
SKALA 1:40
cm 100
50
0



POLSKI TRAŁOWIEC BAZOWY

Miłośników talentu nieżyjącego już Stanisława Woźniaka pragniemy poinformować, że cały Jego dorobek modelarski, w postaci planów publikowanych w „Morzu", przejęła nasza redakcja. Zgodnie z wnioskami czytelników będziemy starali się ponownie wykorzystać je na łamach „Modelarza" i „Planów Modelarskich". Jako pierwszy wznawiamy plan polskiego trałowca bazowego, będącego nadal na wyposażeniu naszej Marynarki Wojennej.

REDAKCJA

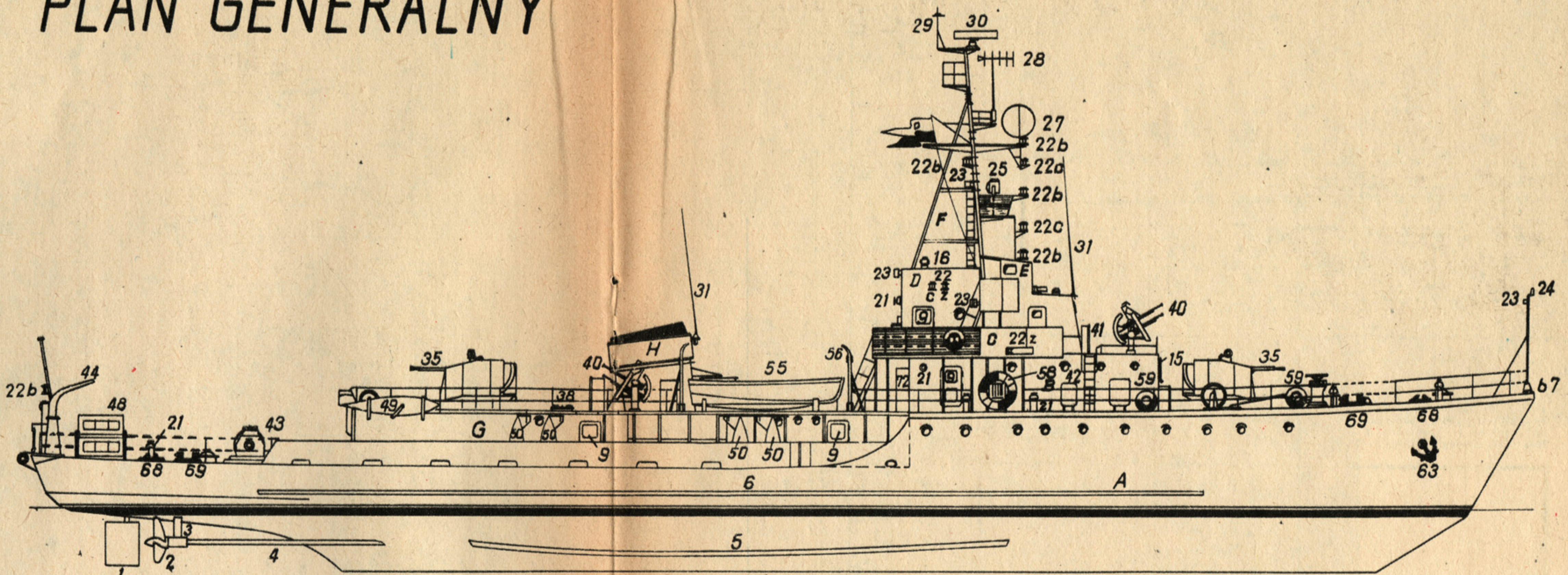
RODZAJE TRAŁOWCÓW

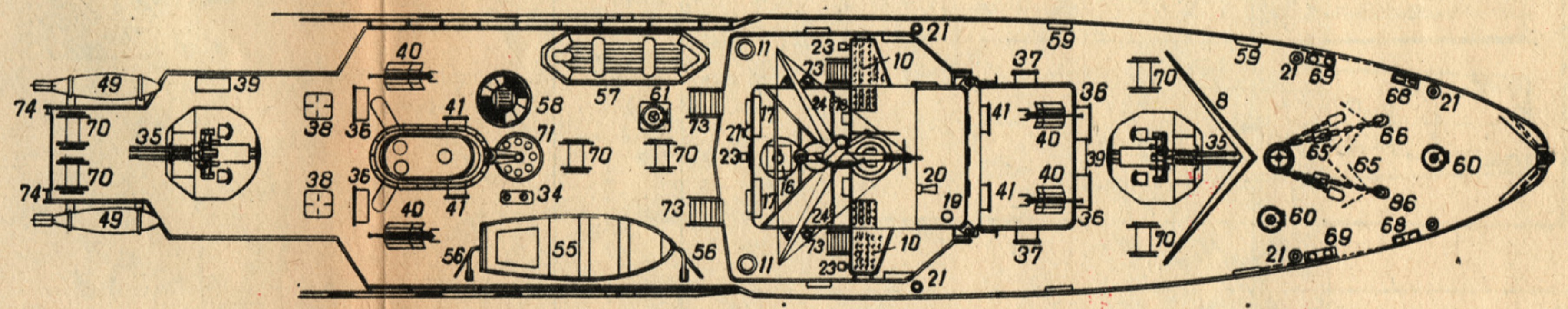
Rola trałowców jest olbrzymia: służą one do wykrywania i niszczenia min morskich. Możemy sobie uświadomić ich znaczenie, studiując dane dotyczące liczby zatopionych statków i okrętów w I i II wojnie światowej na skutek wejścia na minę. Nic więc dziwnego, że każda Admiralicja stara się mieć jak najwięcej tych okrętów, i to o różnej wielkości i o różnym przeznaczeniu.

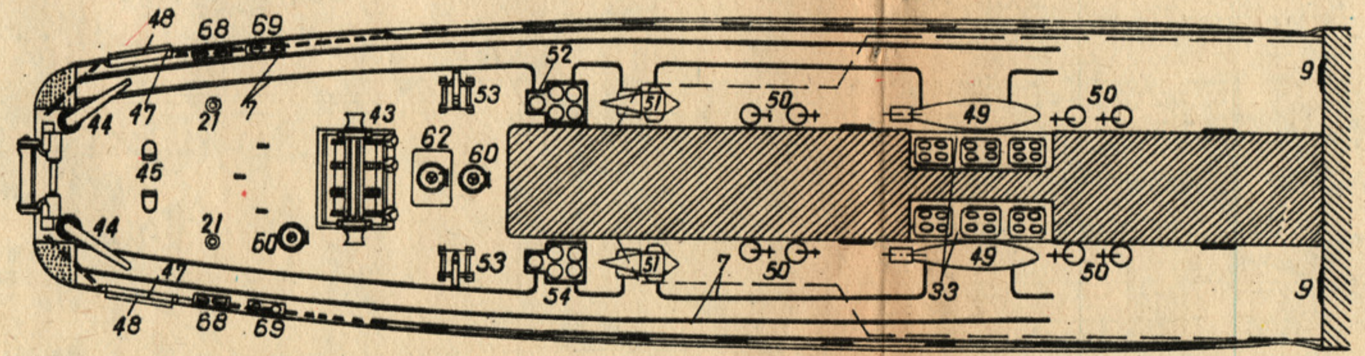
W klasie tych okrętów istnieje podział na kilka podklas, umotywowany względami taktycznymi. W chwili obecnej przyjęto dzielić je według wielkości, jak następuje:

— trałowce eskadrowe, nazywane też trałowcami floty, o wyporności 600—1600 ton, spotykane w zasadzie tylko w marynarce USA. Dla zapewnienia im dużej

PLAN GENERALNY



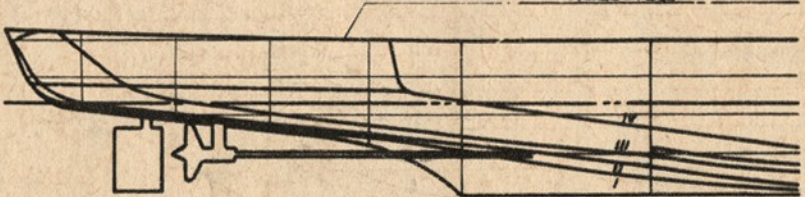


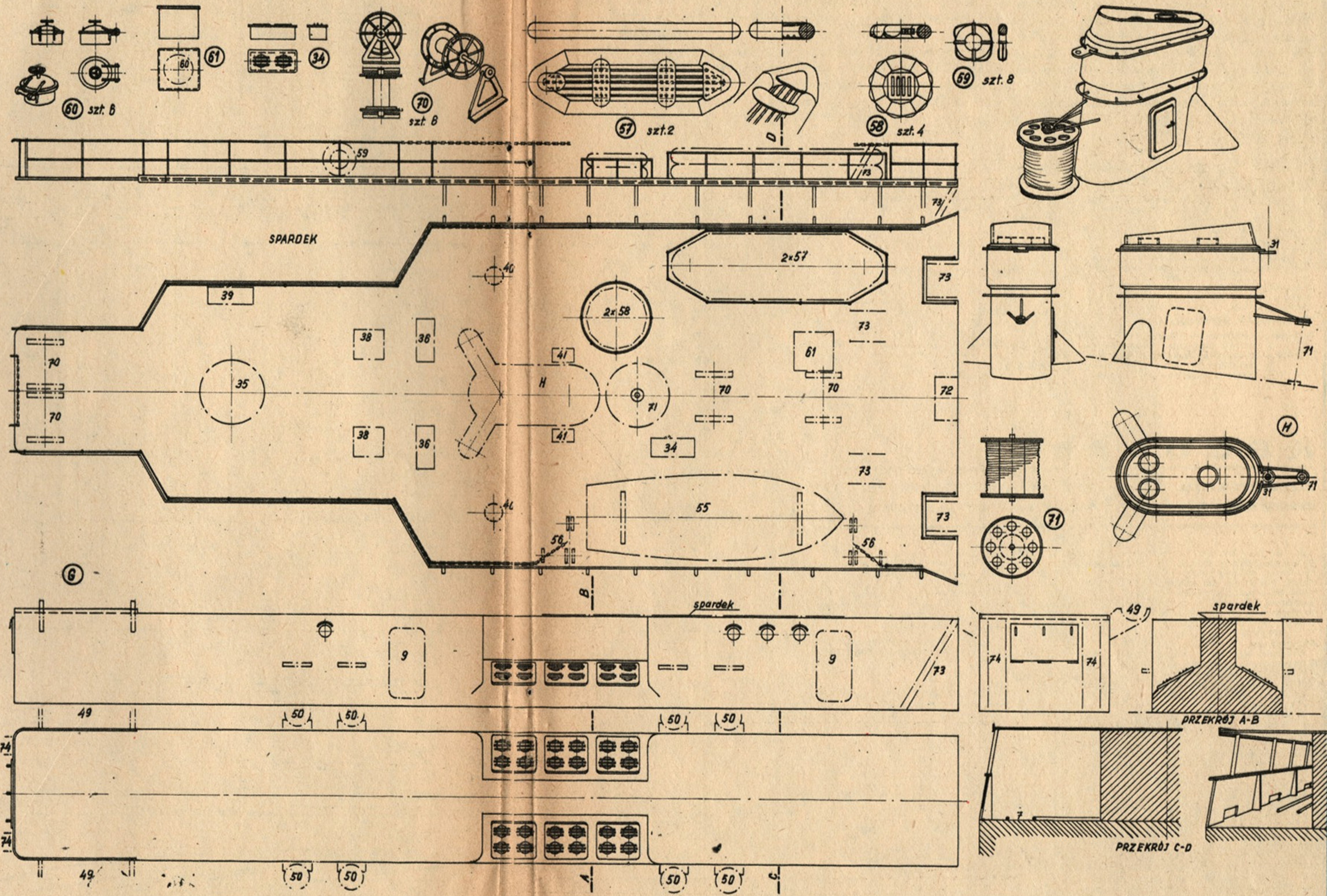


MODEL TRAŁOWCA BAZOWEGO

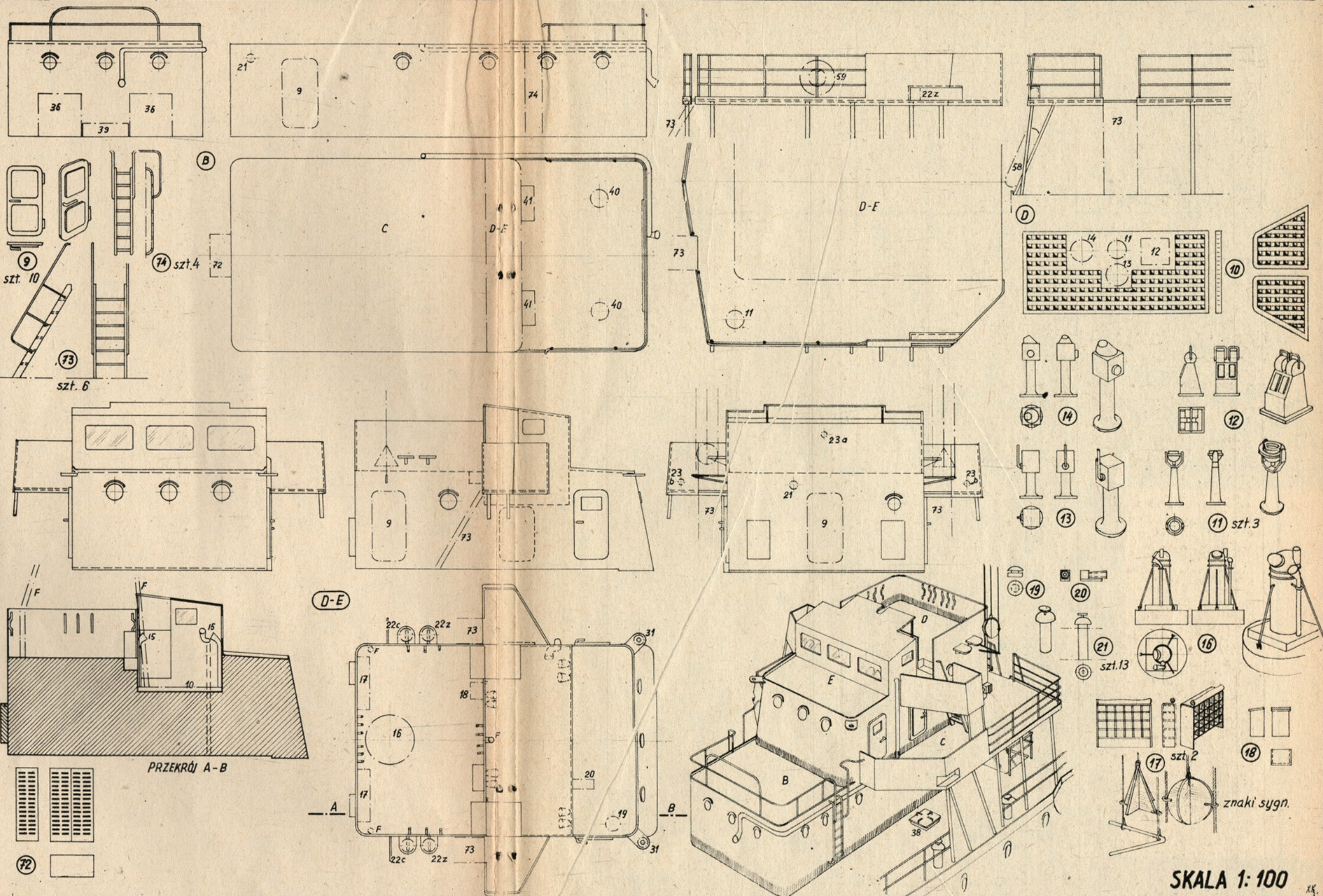
SW | Podz. Opracował St. Wozniak | Kreślił J. Skonieczny

LINIE TEORETYCZNE KADŁUBA

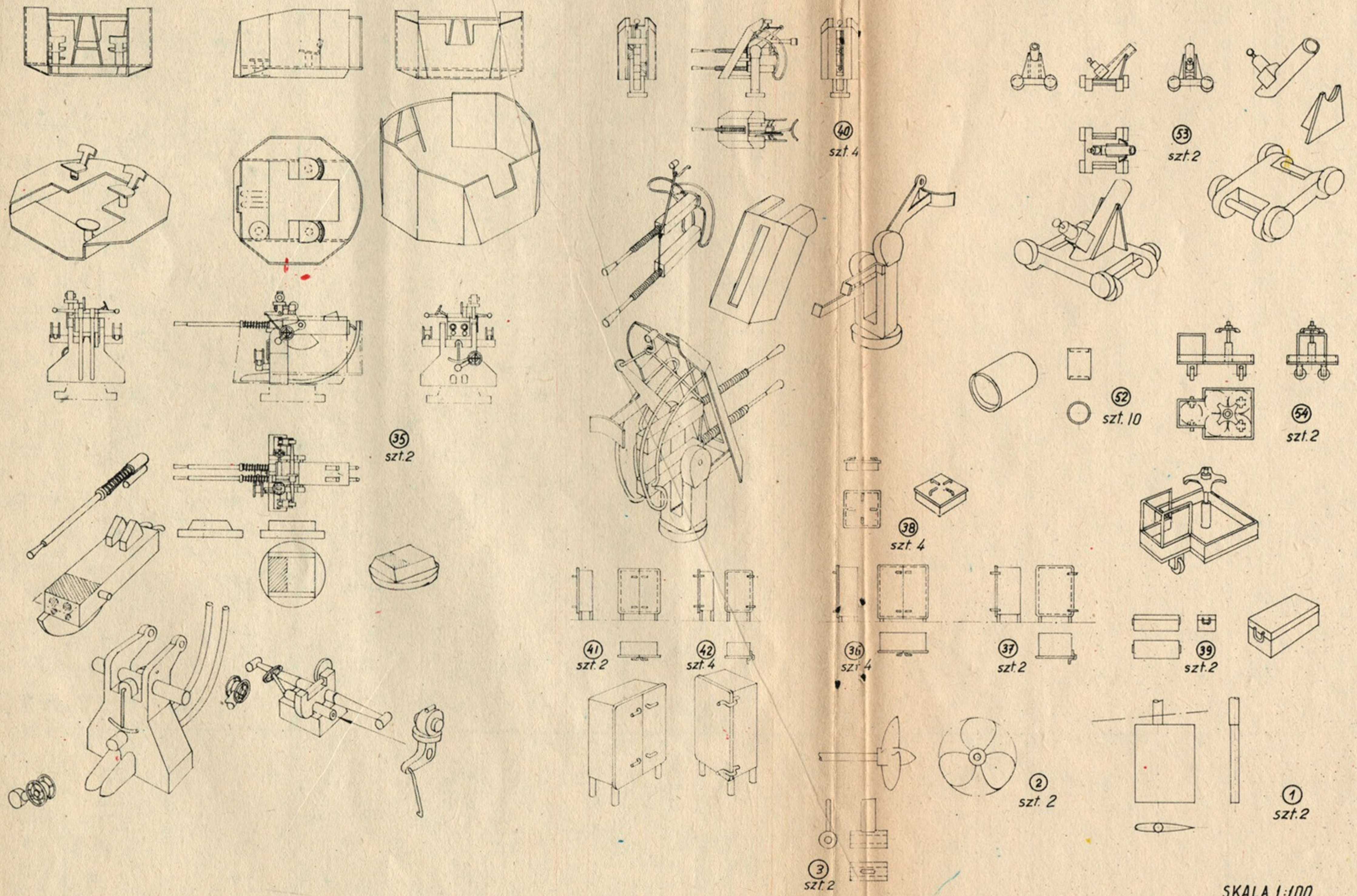


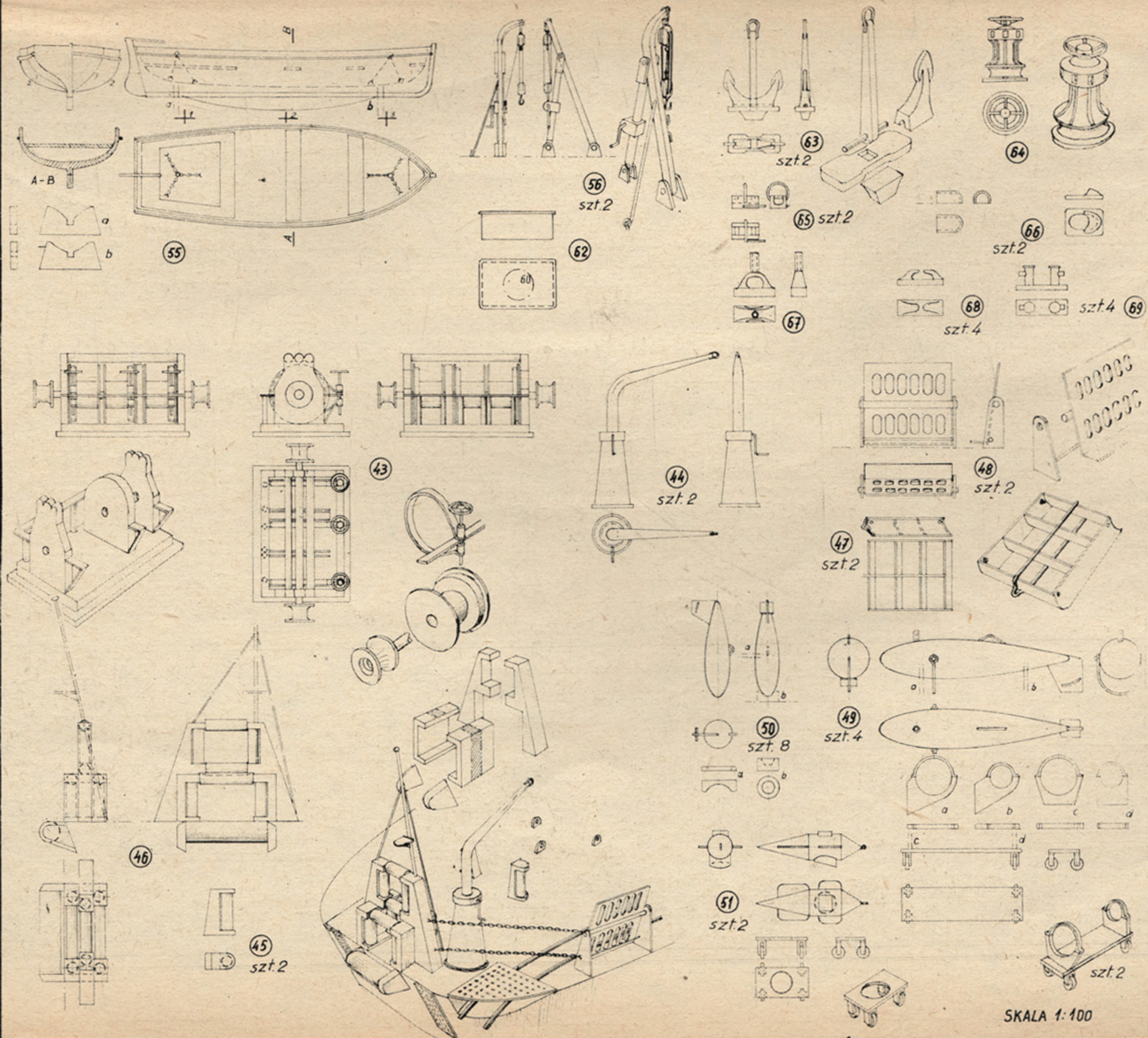


DOKOŃCZENIE RYSUNKÓW
W NASTĘPNYM NUMERZE



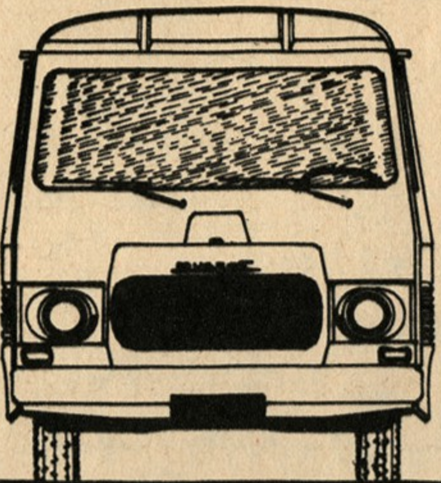
B
9
szt. 10
74 szt. 4
73
szt. 6
C
D-E
D-F
72
D
10
14
13
12
11 szt. 3
19
20
21 szt. 13
16
17 szt. 2
18
znaki sygn.
PRZEKRÓJ A-B
72
SKALA 1: 100


40
szt. 4
53
szt. 2
35
szt. 2
52
szt. 10
54
szt. 2
38
szt. 4
41
szt. 2
42
szt. 4
36
szt. 4
37
szt. 2
39
szt. 2
2
szt. 2
1
szt. 2
3
szt. 2
SKALA 1:100
XX

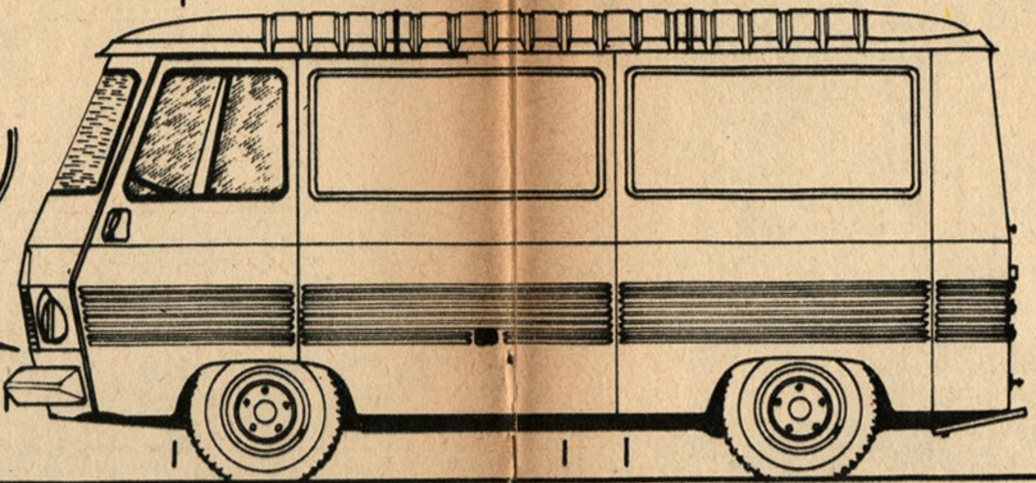


A-B
55
56
szt.2
62
63
szt.2
64
65 szt.2
66
szt.2
67
68
szt.4
szt.4 69
43
44
szt.2
48
szt.2
47
szt.2
46
45
szt.2
50
szt.8
49
szt.4
51
szt.2
szt.2
SKALA 1:100

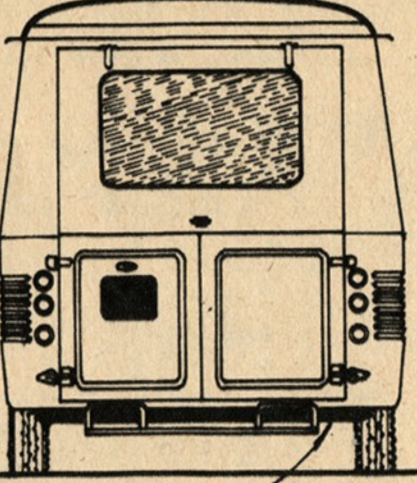
WIDOK PRZODU



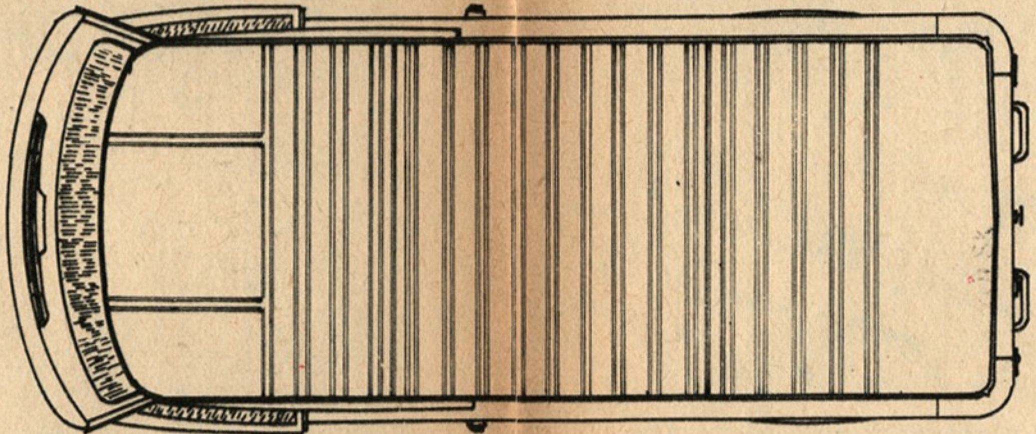
WIDOK BOKU /lewa strona/



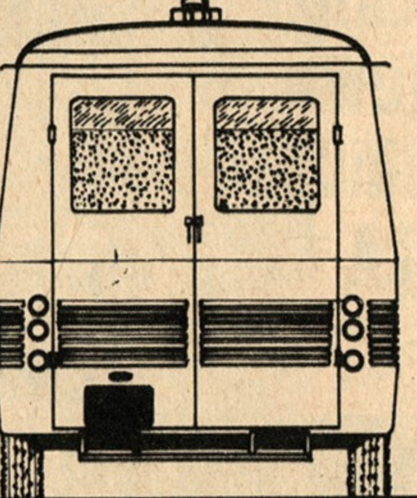
WIDOK TYŁU /furgonu/



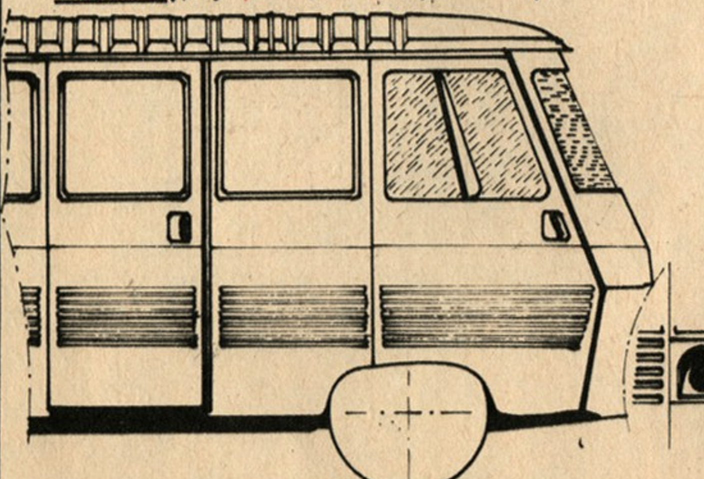
WIDOK GÓRY



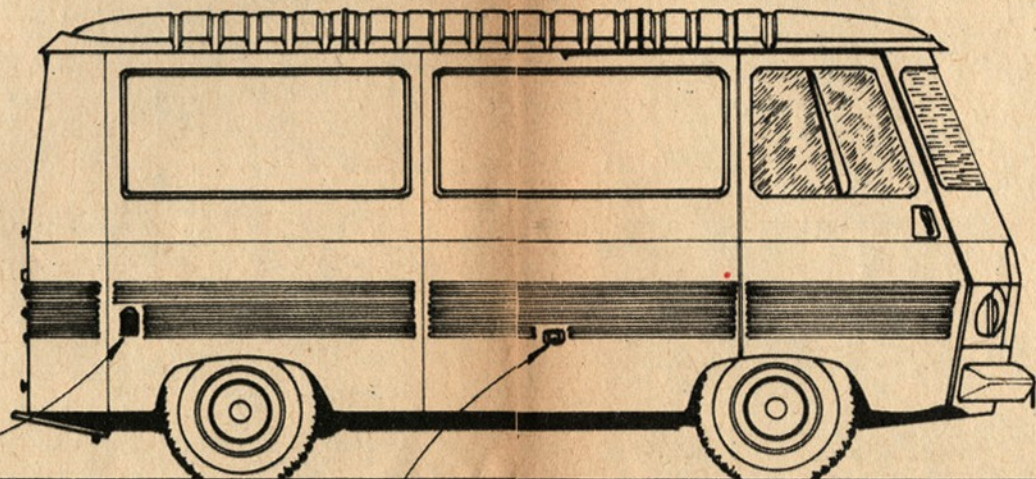
WIDOK TYŁU /sanitarki/



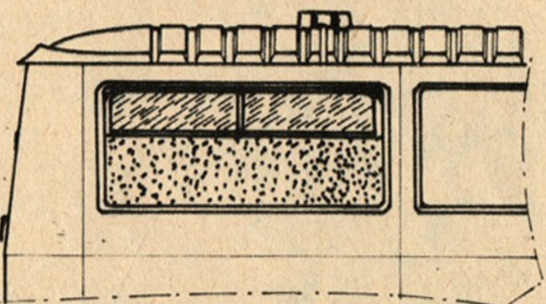
WIDOK BOKU /fragment wersji z rozsuwanymi drzwiami/



WIDOK BOKU /prawa strona/

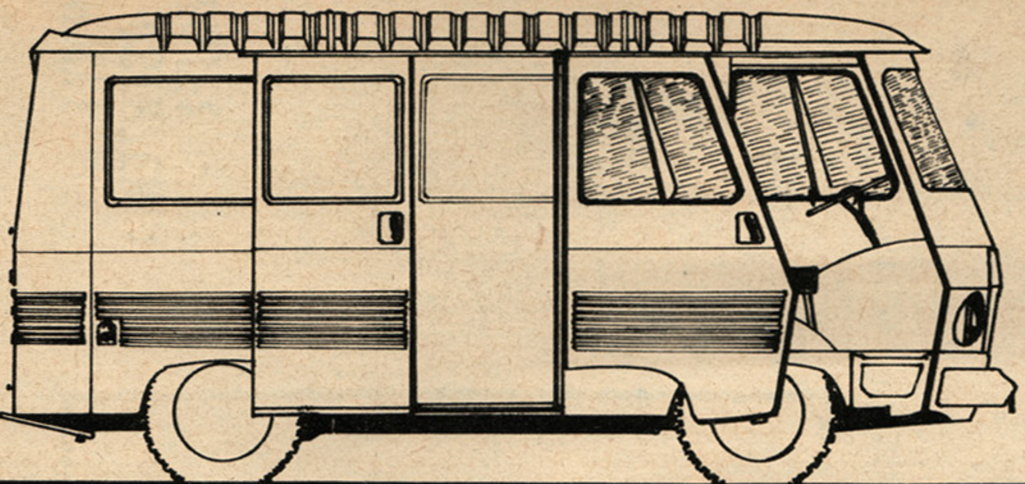


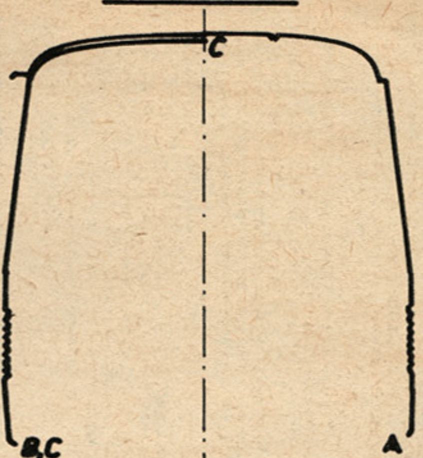
WIDOK BOKU /fragment wersji sanitarnej/



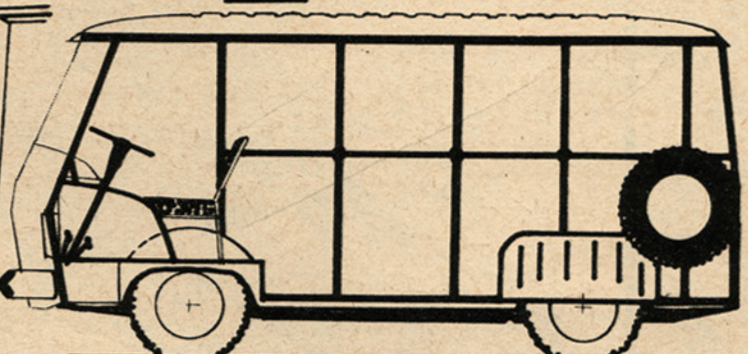


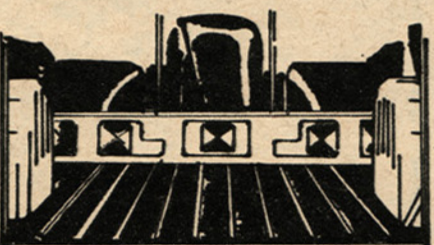
Opracował	Zdzisław GÓRAJEK
Kreślił	
RYSUNEK MODELARSKI	
9.05.71	RM 2/05/71

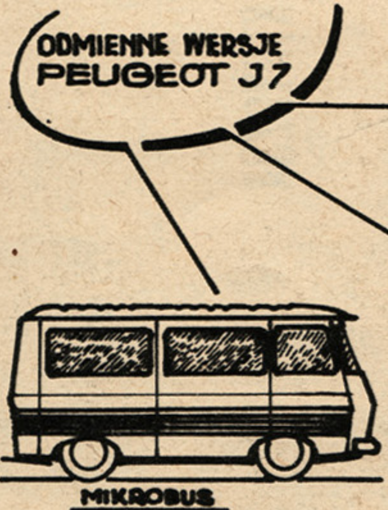














PEUGEOT J7

Opracował	
Kreślił	
RYSUNEK MODELARSKI	
9.05.71	RM 3/05/71

skl. 1; 2 szt.

70

wnios płata

SP-2363

Foka 4

3×5

0 5 10 15 20 25 30 cm

2×5

3×8

3×8

50 50

5

3×3

60

70

260

statecznik poziomy

zakończenie kadłuba skl., lipa 5

skl. 1; szt. 18

skl. 1; szt. 2

2×3

łoże

2×3

ø3

kołek do gumy

kadłub

zamocowanie łoża skrzydła

st. pion.

zamocowanie statecznika pion.

2×3

kadłub

zamocowanie kółka

nit alum.

łoże skrzydła – skl. 2

łoże statecznika poziomego skl. 1,5

FOKA 4 SZKOLNY MODEL SZYBOWCA			
SKALA 1:1, 1:3	OPRAC.	JANUSZ WAŁKUSKI	IL. ARK. 2
1971 R	RYS.		NR ARK. 1

ster kierunku - karton

załamać

cz. grzbietowa kadłuba

łoże skrzydła

kołeczek

2×5

kabina szybowca -celuloid /2 szt./

2×3

statecznik pionowy

2×5

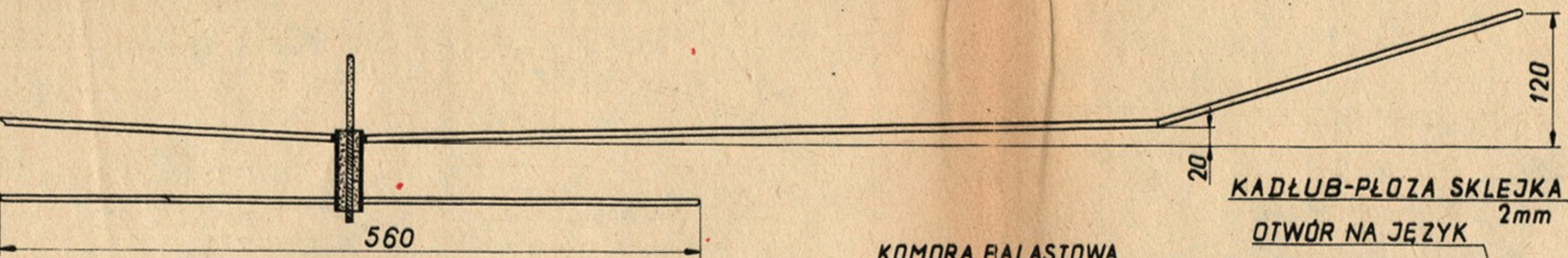
czoło kadłuba /skl., lipa 5mm/

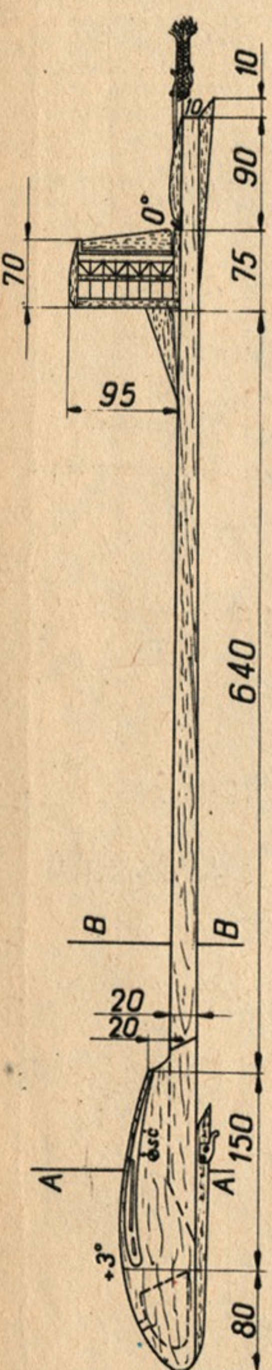
okładzina kadłuba /skl. 1 mm, 2 szt./

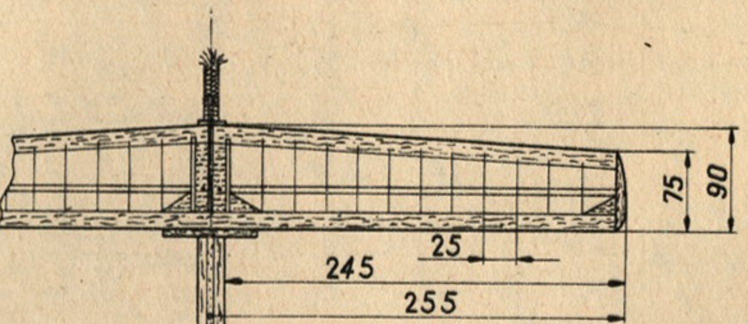
FOKA 4 SZKOLNY MODEL SZYBOWCA			
SKALA 1:1	OPRAC.	JANUSZ WAŁKUSKI	IL. ARK. 2
1971 R	RYS.		NR ARK. 2

DANE TECHNICZNE:

POZPIĘTOŚĆ ______ 2020 mm
DŁUGOŚĆ ______ 1045 mm
CIĘŻAR ______ 412 G
— " — KADŁUBA ______ 242 G
— " — SKRZYDEŁ ______ 156 G
— " — STAT. POZ. ______ 14 G
POWIERZCHNIA CAŁKOWITA 34 dcm²



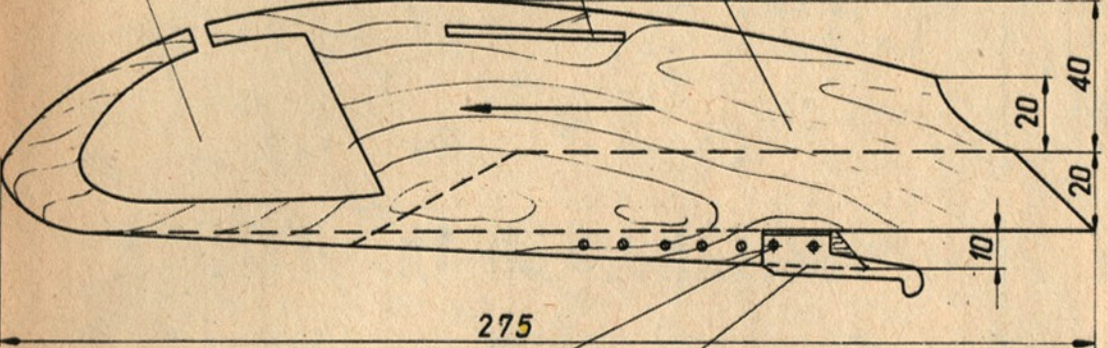




ŻEBRO STATECZNIKA
BALSA 2×10
BALSA 1mm
BALSA 2×6
BALSA 3×15

ŻEBRO STAT. SZT. 21

ŻEBRO SKRZYDŁA
BALSA 1,5×50
BALSA 1,5mm
BALSA 7×7
BALSA 1,5×10
SOSNA 2×5
BALSA 3×30
SOSNA 3×3



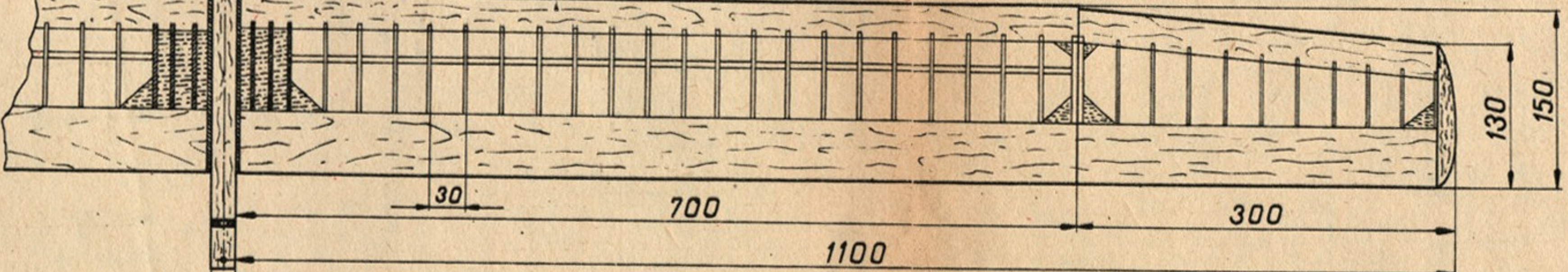
ŻEBRO SKRZYDŁA SZT. 64

SKLEJKA 1,5mm
SZUFLADA NA JĘZYK 2×45

A-A
20
DURAL 2mm
SKLEJKA 2mm
BALSA 8mm
SOSNA 3×3
BALSA 5mm
OKŁADZINA KADŁUBA SKLEJKA 1mm

B-B
20
20
BALSA 5×20
BALSA 5×10

JĘZYK NOŚNY PŁATÓW DURAL 2mm
45
90



SZYBOWIEC KLASY F-1A			
PODZIAŁKA	KONSTR.	J. CHMIELEWSKI	ILOŚĆ ARKUSZY 1
DATA: IV.1972 r.	KREŚLIŁ	J. SKONIECZNY	NR. ARKUSZA: 1

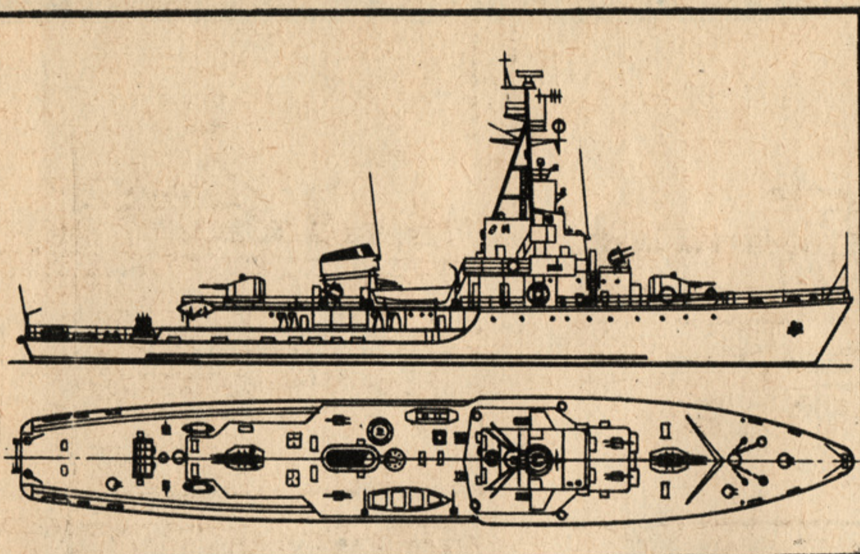
prędkości, dostosowanej do innych okrętów bojowych. Amerykanie przebudowali na trałowce eskadrowe wiele niszczycieli starszych typów, przedłużając w ten sposób ich żywotność. Przeważają jednak w tej podklasie okręty o wyporności 600—800 t, o konstrukcji ze stopów niemagnetycznych, drewnianym kadłubie i dużym zastosowaniu tworzyw sztucznych w wyposażeniu;
— trałowce bazowe, nazywane też dużymi trałowcami, o wyporności 250—600 t, najliczniejsze w każdej marynarce; kadłuby najczęściej drewniane — choć to, oczywiście, nie jest regułą;
— trałowce redowe, nazywane też trałowcami przybrzeżnymi, o wyporności 100—250 t, także licznie reprezentowane we wszystkich marynarkach;
— kutry trałowe, nazywane też łodziami trałowymi lub motorówkami trałowymi, małe o wyporności 30—100 t, operujące tylko w portach, awanportach, kanałach, ujściach rzek, zatokach i na wodach osłoniętych;
— spotyka się również określenie: trałowce rzeczne. Są to zazwyczaj wspomniane wyżej kutry trałowe lub jednostki o podobnej charakterystyce, a nawet jeszcze mniejsze, działające na osłoniętych wodach przybrzeżnych, w cieśninach, kanałach, rzekach. Wyporność typowych trałowców rzecznych nie przekracza z reguły 30 t.

Jak już wspomniano, zadaniem trałowców jest poszukiwanie i niszczenie pól minowych lub pojedynczych min, postawionych przez okręty przeciwnika, zrzuconych z samolotów oraz takich, które zerwały się z kotwic lub z innych przyczyn wypłynęły na powierzchnię, zagrażając żegludze.

Duże trałowce są wykorzystywane także do służby patrolowej i dozoru radiolokacyjnego. Mogą też spełniać rolę eskortowców, okrętów zabezpieczających połowy statków rybackich, osłony przeciwlotniczej itp., w zależności od aktualnych potrzeb.

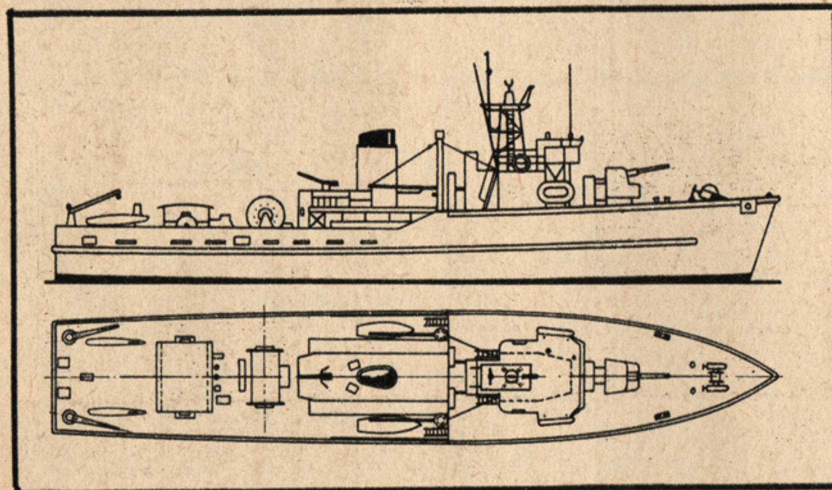
W przypadku wojny, gdy powstaje bardzo duże zapotrzebowanie na trałowce, mobilizuje się do służby trałowej również inne jednostki. Najczęściej są do tego wykorzystywane trawlery i duże kutry rybackie, których konstrukcja i charakter pracy (ciągnięcie włoka) są zbliżone do budowy i przeznaczenia trałowców.

Produkcja nowych rodzajów min stwarza konieczność budowy współczesnych trałowców o bardzo wąskiej specjalizacji. Inne są bowiem wymagania przy trałowaniu min kontaktowych, inne przy minach magnetycznych, akustycznych, magnetyczno-akustycznych, ciśnieniowych, elektrycznych. Na załączonych rysunkach przedstawiamy kilka typowych trałowców spotykanych najczęściej w różnych marynarkach świata.

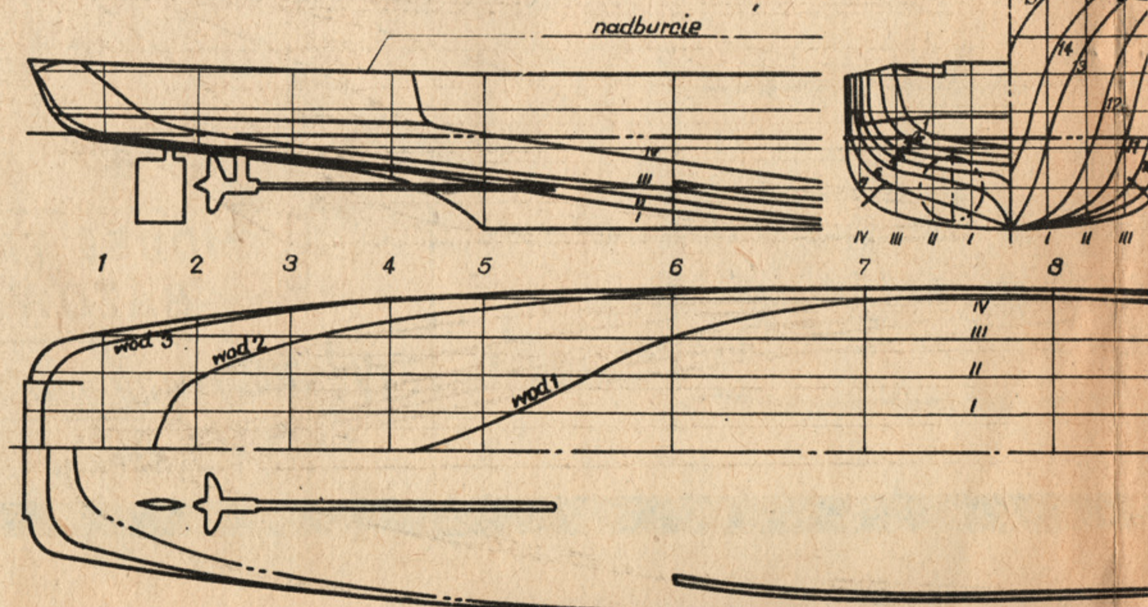


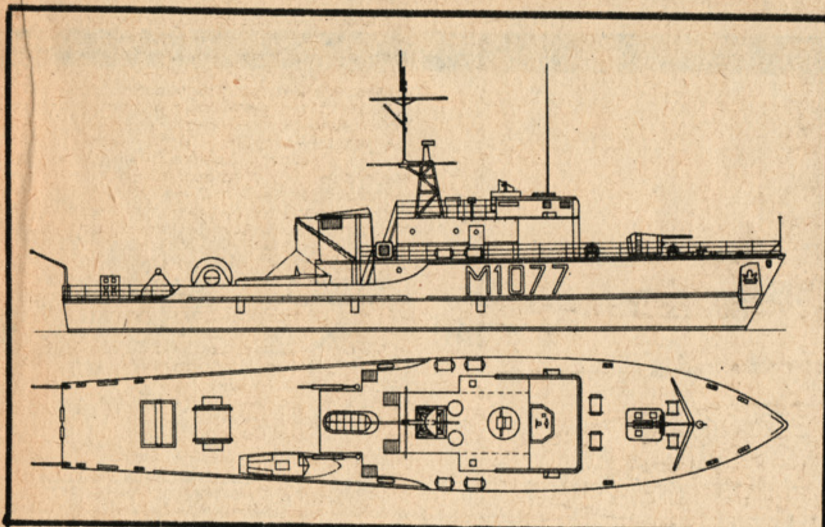
Polski trałowiec bazowy typu ŻUBR

Brytyjski trałowiec bazowy typu TON, spotykany również w wielu innych marynarkach państw kapitalistycznych. Wyporność 360/425 t; wymiary: 46,3×8,7×2,3 m; uzbrojenie: 1 × 40 plot, 2 × 20 plot; moc głównych mechanizmów napędowych 2500 KM; zasięg pływania 300 Mm przy 10 w; prędkość 15 w; załoga 39 ludzi.

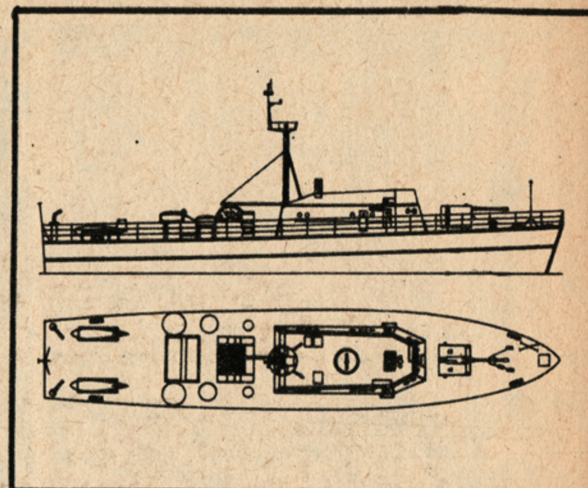


LINIE TEORETYCZNE KADŁUBA

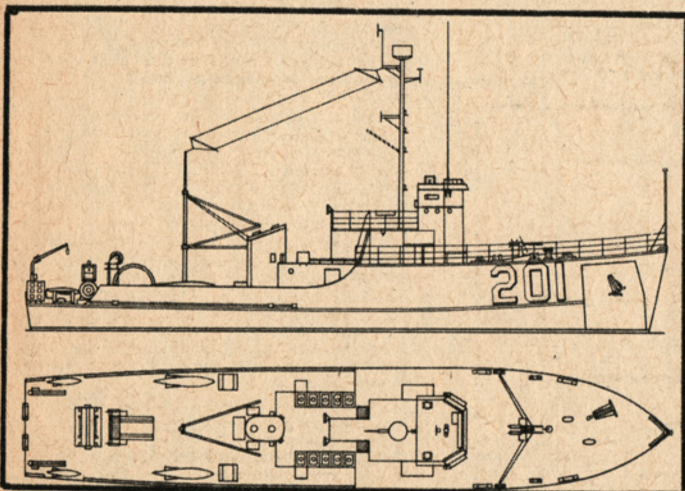




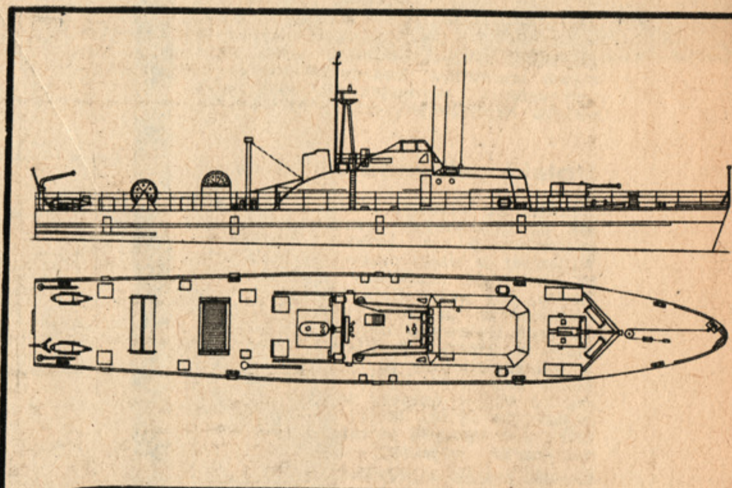
Trałowiec bazowy typu LINDAU (NRF). Wyporność 370/420 t; wymiary: 47,7 × 8,5 × 2,5 m; uzbrojenie: 1 × 40 plot; moc głównych mechanizmów napędowych 4000 KM; zasięg pływania 850 Mm przy 16,5 w; prędkość 16,5 w; załoga 46 ludzi.



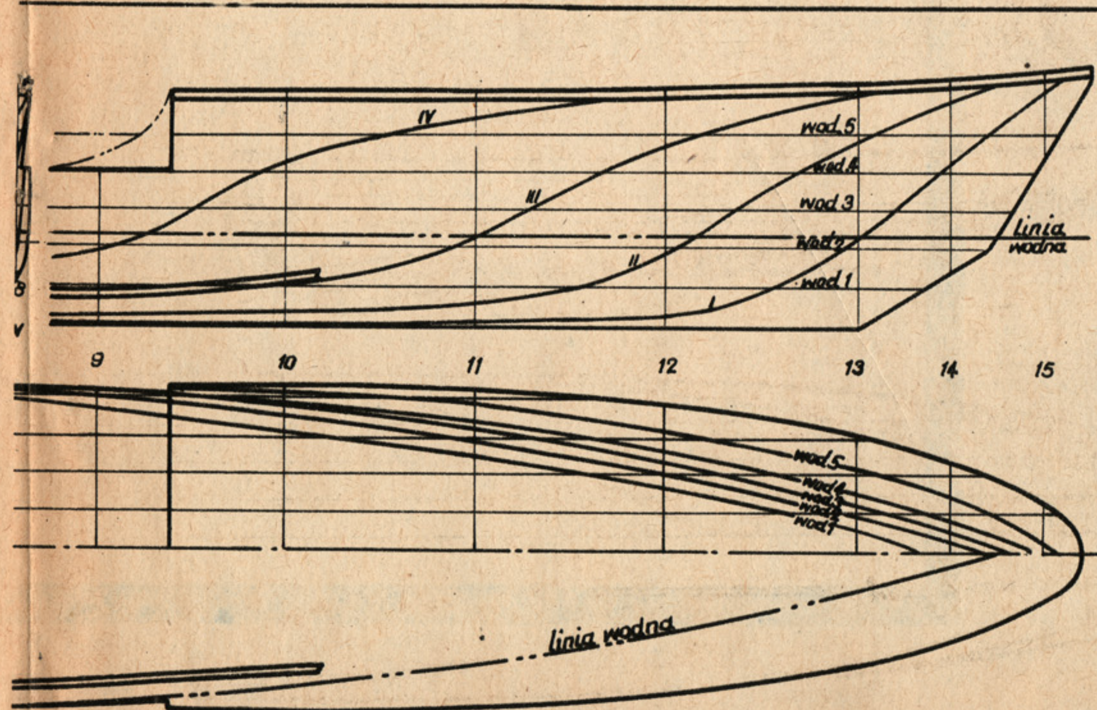
Trałowiec redowy typu SCHÜTZE (NRF). Wyporność 230/280 t; wymiary 47,2 × 7,2 × 2,1 m; uzbrojenie 1 × 40 plot; moc głównych mechanizmów napędowych 4500 KM; zasięg pływania 718 Mm przy 20 w; prędkość 20 w; załoga 39 ludzi.



Amerykański trałowiec bazowy typu BLUEBIRD. Wyporność 320/376 t; wymiary: 43 × 8 × 2,6 m; uzbrojenie: 2 × 20 plot/2; moc głównych mechanizmów napędowych 1200 KM; zasięg pływania 2500 Mm przy 10 w; prędkość 12 w; załoga 34 ludzi.



Trałowiec redowy (NRF). Wyporność 150/180 t; wymiary: 35,1 × 6,5 × 1,7 m; uzbrojenie: 1 × 40 plot; moc głównych mechanizmów napędowych 1900 KM; zasięg pływania 1100 Mm przy 15 w; prędkość 16 w; załoga 23 ludzi.





Zainteresowanych bliżej tym tematem odsyłamy do książki pt. „Współczesne okręty wojenne" (Wyd. MON, Warszawa 1970 r.). Czytelnicy znajdą w niej szerszą charakterystykę trałowców różnych typów, a w części tabelarycznej szczegółowe dane taktyczno-techniczne wszystkich trałowców, będących obecnie na wyposażeniu europejskich marynarek państw kapitalistycznych.

Polski trałowiec bazowy

Trałowiec bazowy, który przedstawiamy na załączonych rysunkach, jest reprezentowany w Polskiej Marynarce Wojennej w wielu egzemplarzach. Mogą to stwierdzić uczestnicy obchodów Dni Morza, gdy nasza flota bierze udział w efektownych paradach morskich. Zdjęcia tych trałowców były często zamieszczane w „Morzu". Jest ich również wiele w książce-albumie pt. „Marynarka Wojenna 1945—1970". Trałowce bazowe noszą na burcie numery taktyczne zaczynające się od 601. Można je spotkać nie tylko pod banderą polskiej i radzieckiej marynarki wojennej, ale i w innych flotach krajów zaprzyjaźnionych.

Danych taktyczno-technicznych okrętu nie zamieszczamy, gdyż jest on nadal w czynnej służbie.

Rozmieszczenie wyposażenia pokładowego wraz z objaśnieniami tekstowymi znajduje się na arkuszu pierwszym, zawierającym plan generalny.

Budowa modelu

Zamieszczone rysunki są wykonane w podziałce 1:200 (plan generalny) i 1:100 (wyposażenie pokładowe). Jeśli jednak ma to być model pływający z napędem mechanicznym, radzimy wykonać go w podziałce 1:50 lub nawet 1:25. Trud włożony w powiększenie rysunków sowicie się wynagrodzi.

Szczegółowego opisu budowy kadłuba nie zamieszczamy. Tym, którzy chcieliby znaleźć dokładne informacje na ten temat, odsyłamy do książki Jana Marczaka pt. „Kutry torpedowe". Zainteresowani znajdą tam na str. 105—125 nie tylko bardzo szczegółowy opis budowy kadłuba modelu redukcyjnego pływającego z napędem mechanicznym i jego wyposażenia, ale również wiele pomocniczych rysunków wykonawczych, które dostatecznie wyjaśniają zasady i kolejne fazy budowy modelu.

Mamy nadzieję, że dzięki wznowieniu publikacji tego planu znów ukażą się w modelarniach i na zawodach modele polskiego trałowca bazowego, odtworzonego na załączonych rysunkach, z wielką wiernością przez nieodżałowanego Stanisława Woźniaka. Życzymy więc powodzenia przy budowie modelu i obyśmy jak najszybciej mogli zobaczyć go na wystawach i zawodach modelarskich.

J M

SPARDEK

DOKOŃCZENIE RYSUNKÓW
W NASTĘPNYM NUMERZE

57 szt.2

58 szt.4

59 szt.8

2×57

2×58

73

61

70

72

71

H

41

34

55

56

spardek

9

50

49

74

PRZEKRÓJ A-B

PRZEKRÓJ C-D

31

NAGRODY DLA UCZESTNIKÓW KONKURSU MIKROMODELI

Pierwszy konkurs-wystawa mikromodeli jachtów, statków, okrętów, zainscenizowanych scen morskich, fragmentów portów itp. został ukończony. Przez salon wystawowy Pałacu Kultury w Poznaniu przewinęło się w ciągu miesiąca trwania wystawy wiele tysięcy osób. Modele wróciły już do swych właścicieli, ale nie same. Każdy uczestnik konkursu otrzymał pamiątkowy dyplom wystawiony przez Pałac Kultury w Poznaniu oraz nowy znaczek organizacyjny modelarstwa LOK. Wielu wykonawców modeli uzyskało nagrody, a było ich zdumiewająco dużo. Słyszało się nawet sarkania modelarzy innych dyscyplin, dlaczego ta dziedzina jest tak faworyzowana, podczas gdy np. na mistrzostwach Polski modeli pływających czy samochodowych, gdzie wywalczenie zwycięstwa jest znacznie trudniejsze, nagród rzeczowych jest niewiele i z reguły o mniejszej wartości. Było to możliwe dlatego, że tym razem fundatorów nagród było kilku, a mianowicie: Ministerstwo Żeglugi, Redakcja MORZE, Redakcja MODELARZ, ZG LOK, ZW LOK w Poznaniu i Pałac Kultury w Poznaniu. W sumie na 214 wystawionych prac nagrody i wyróżnienia otrzymało aż 49.

Imprezę tego rodzaju zorganizowano w Polsce po raz pierwszy. Przydzielone nagrody niech więc będą zachętą dla dotychczasowych wykonawców i bodźcem dla potencjalnych modelarzy. Istnieje bowiem projekt zorganizowania drugiej podobnej wystawy-konkursu o jeszcze szerszym zasięgu.

Specjalna komisja, opierając się na protokole jury wystawy-konkursu za najlepsze prace przyznała nagrody w postaci: aparatów fotograficznych, radiowych, przyborników kreślarskich, suwaków logarytmicznych, talerzy dekoracyjnych itp., które otrzymali:

W GRUPIE JUNIORÓW

Krzysztof Bautno — Toruń — zestaw 4 modeli okrętów podwodnych
Zespół modelarzy ze Szkoły Podstawowej w Kłodzku — Kłodzk — zestaw 14 modeli okrętów wojennych
Krzysztof Dolny — Piotrków Tryb. — statek szkolny LWÓW
Zespół modelarzy z klubu „Cybinka" w Poznaniu — Poznań — zestaw 7 modeli okrętów wojennych
Wojciech Łuczak — Opole — inscenizacja bitwy morskiej
Robert Grabowski — Ciechanów — jacht OPTY z mapą rejsu

W GRUPIE SENIORÓW

Jacek Dębowski — Kraków — WODNIK, CUTTY SARK, SANTA MARIA
Stanisław Katzer — Gdynia — zestaw modeli historycznych, okrętów wojennych i latarń morskich
Krzysztof Bogacki — Gdańsk — statek normandzki
Zbigniew Grzegorz — Katowice — zestaw 50 modeli — flota inwazyjna
Andrzej Zając — Kraków — LWÓW, DAR POMORZA, CUTTY SARK
Edward Rzeźniczak — Łódź — DE GRASSE
Stanisław Maciejewski — Siedlce — zestaw 12 modeli historycznych
Edward Komuda — Poznań — zestaw modeli okrętów historycznych
Krzysztof Borowiak — Gniezno — kliper ARIEL.

34 innym wykonawcom wręczono wyróżnienia w postaci książek o tematyce morskiej i modelarskiej lub drobne upominki.

Gratulując nagrodzonym i wyróżnionym życzymy im dalszych sukcesów w pracy i nowych nagród na następnych konkursach.

JAN MARCZAK

REGULAMIN

nadawania klas i odznak sportowych modelarstwa w Lidze Obrony Kraju

Z dniem 1.5.1972 r. wprowadza się w Lidze Obrony Kraju klasy i odznaki sportowe modelarstwa. Odznaki te — złota, i srebrna dla seniorów (kl. I i II) oraz brązowa dla młodzieży do lat 18 — juniorów (kl. III) — przyznawane będą modelarzom, członkom Ligi Obrony Kraju za wyniki sportowe, uzyskane w dziedzinie modelarstwa kołowego, okrętowego, lotniczego i rakietowego.

Odznaki sportowe mogą być również przyznane modelarzom, którzy w latach ubiegłych uzyskali wyniki lub tytuły uprawniające do określonych odznak i jeśli odpowiadają one normom ustalonym na rok 1972.

Normy na odznaki kl. III i II mogą być zdobywane na wszelkiego rodzaju zawodach lub sprawdzianach (treningach) obsługiwanych prze komisję sędziowską, w której składzie znajduje się co najmniej jeden sędzia kl. II i z których sporządzono oficjalny komunikat.

Normy na odznaki kl. I mogą być zdobywane jedynie na imprezach centralnych, ogólnopolskich, międzywojewódzkich lub na specjalnych sprawdzianach (eliminacjach) obsługiwanych przez komisję sędziowską, w której składzie znajduje się co najmniej jeden sędzia kl. I danej specjalności i z których sporządzono oficjalny komunikat. Wyniki uzyskane na imprezach międzynarodowych będą automatycznie uprawniały do przyznania odznaki określonej klasy.

Modelarze lotniczy i rakietowi LOK w celu uzyskania odznak zobowiązani są do spełnienia aktualnych warunków ustalonych przez APRL w „Regulaminie zdobywania odznak sportowych w modelarstwie". Odznaki sportowe klasy I nadaje Zarząd Główny Ligi Obrony Kraju, a klasy II i III Zarząd Wojewódzki Ligi Obrony Kraju na podstawie uzyskanych wyników potwierdzonych oficjalnym komunikatem. Fakt nadania odznaki powinien być odnotowany w książeczce modelarza, a modelarzowi powinna być wręczona odpowiednia odznaka.

Wydział Modelarstwa
Zarządu Głównego LOK

Ponadto:

Kl. I może być przyznane za tytuł mistrza Polski sen.
Kl. II za tytuł wicemistrza Polski sen. i mistrza Polski jun.
Kl. III za tytuł wicemistrza Polski jun.

Uwagi:

1) klasy dopuszczone do zawodów najwyżej szczebla wojewódzkiego — w klasach tych odznaki mogą zdobywać jedynie juniorzy.
2) Przy minimum 6 zawodnikach. W wyjątkowych wypadkach można przy mniejszej liczbie zawodników, ale wówczas musi być zwiększona ilość biegów każdego zawodnika wg klucza: 5 zawodników — 8 biegów, 4 zawodników — 9 biegów, 3 i mniej zawodników — 10 biegów.
3) Przy minimum 3 zawodnikach. W wyjątkowych wypadkach gdy startuje 2 zawodników, normy te zmniejsza się o połowę tzn. kl. I — 3 pkt., kl. II — 9 pkt., kl. III — 17 pkt.
4) Norma ta musi być uzyskana co najmniej dwa razy w roku kalendarzowym (w sezonie).

NORMY NA ODZNAKI SPORTOWE MODELARSTWA LOK NA 1972 r.

Modelarstwo okrętowe

Klasa modeli	Kl. I złota	Kl. II srebrna	Kl. III brązowa
A1	108 km/h	75 km/h	52 km/h
A1S	81 „	56 „	39 „
A2	118 „	82 „	57 „
A2S	88 „	61 „	42 „
A3	127 „	89 „	62 „
B1	157 „	110 „	77 „
B1S	117 „	82 „	57 „
DK	—	—	34 pkt.—1)
DX, DM, D10	70 pkt.	49 pkt.	34 pkt.—2)
F5X, F5M, F510	6 „	18 „	35 „ —3)
EX	—	—	50 „ —1)
EH, EK	140 pkt.	98 pkt.	68 pkt.
F1E30	59 s	85 s	122 s
F1E500	33 s	48 s	69 s
F1V2,5	28 s	40 s	57 s
F1V2,5S	37 s	53 s	76 s
F1V5	27 s	39 s	56 s
F1V5S	36 s	48 s	64 s
F1V15	22 s	32 s	46 s
F2	143 pkt.	102 pkt.	71 pkt.
F3	99 „	69 „	48 „
F3S	74 „	52 „	39 „
F4	10 bal	10 bal.	7 bal—4)
w	120 s		

Modelarstwo kołowe

Klasa modeli	Kl. I złota	Kl. II srebrna	Kl. III brązowa
I	132 km/h	92 km/h	64 km/h
IS	99 „	69 „	48 „
II	151 „	105 „	73 „
IIS	113 „	79 „	55 „
III	166 „	116 „	81 „
IIIS	124 „	87 „	61 „
IV	177 „	124 „	87 „
VS	122 „	85 „	59 „
VIa	154 pkt.	107 pkt.	75 pkt.
VIb	143 „	100 „	70 „



NOWOŚCI Z NAVIGA

W dniach 12—13 marca 1972 r. odbyło się w Wiedniu kolejne posiedzenie Prezydium NAVIGA. Podjęto wiele uchwał dotyczących spraw technicznych, które powinny zainteresować szerokie rzesze modelarzy okrętowych. Przytaczamy je w skrócie za Biuletynem NAVIGA:

— Od 1 stycznia 1973 r. wszystkie modele wyczynowe, wyposażone w silniki spalinowe, z wyjątkiem klasy FSR, będzie obowiązywało posiadanie jednakowego paliwa, które ma zapewnić organizator;

— Od 1 stycznia 1973 r. do zawodów międzynarodowych będą dopuszczane tylko te modele, z silnikami spalinowymi, które są wyposażone w tłumiki, ograniczające hałas do 80 decybeli;

— Od 1 stycznia 1973 r. nie wolno będzie używać przy modelach redukcyjnych pływających grupy E żyroskopów ani innych urządzeń, mających wpływ na utrzymanie modelu na kursie (chodzi o przebycie przez model wyznaczonej trasy z proporcjonalną dla tej podziałki prędkością tylko dzięki zaletom kadłuba, umiejętności ustawienia steru i silnikom napędowym);

— Od 1 stycznia 1973 r. będą dopuszczane do mistrzostw Europy i zawodów międzynarodowych tylko te modele zdalnie sterowane, których źródła zasilania stanowią akumulatory wielokrotnego ładowania.

Przykrą niespodzianką dla wielu modelarzy było opublikowanie dopiero w marcowym Biuletynie wiadomości, że mistrzostwa Europy NAVIGA dla modeli kla C1—C4 odbędą się 19—24 września 1972 r. w Sibiu, w Rumunii. Tak późne ogłoszenie tej imprezy ograniczy zapewne liczbę uczestników, gdyż wiele krajów, w tym również i Polska, nie mając wcześniejszych informacji na ten temat, nie ujęło tej imprezy w swym planie kontaktów międzynarodowych na 1972 r. Sprawy te powinny być ogłaszane znacznie wcześniej, tj. najpóźniej do października na rok następny. Szkoda, gdyż nasi modelarze, reprezentujący wysoki poziom wykonania modeli tej grupy, zapewne zdobyliby wiele medali.

J. M.

AKTUALNY STAN REKORDÓW MODELI PŁYWAJĄCYCH EUROPY I POLSKI

REKORD EUROPY					REKORD POLSKI				
Klasa	Imię i nazwisko zawodnika	Kraj	Wynik	Data ustanowienia rekordu	Klasa	Imię i nazwisko zawodnika	Wynik	Data ustanowienia rekordu	Miejsce ustanowienia rekordu
A1	Iiri Sustr	CSRS	155,575	20.8. 1971 r.	A1	Roman Oczki	120,000	4.9. 1971 r.	Szombathely
A2	Konstanty Peczkorian	ZSRR	173,077	18.7. 1971 r.	A2	Jerzy Przedpełski	130,152	2.8. 1970 r.	Warszawa
A3	Władimir Subbotin	ZSRR	182,556	18.8 1971 r.	A3	Adam Cieślik	150,000	4.9. 1971 r.	Szombathely
B1	Wienczesław Marinow	Bułgaria	225,000	17.8. 1971 r.	B1	Czesław Szlachcic.	200,000	4.9. 1971 r.	Szombathely
F1-E-30	Adolf Vohringer	NRF	41,0	21.8. 1971 r.	F1-E30	Janusz Walicki	48,3	17.7. 1971 r.	Rostock
F1-E500	Claude Bordier	Francja	22,0	19.8. 1971 r.	F1-E500	Tadeusz Rawski	45,0	7.10. 1967 r.	Kraków
F1-V-2,5	Heiner Gundert	NRF	19,0	10.4. 1971 r.	F1-V-2,5	Jerzy Przybysz	33,0	20.6. 1970 r.	Łódź
F1-V5	Kurt Reichert	NRF	18,0	22.8. 1971 r.	F1-V5	Tadeusz Rawski	28,2	15.6. 1969 r.	Szczecinek
F1-V15	Giorgio Merlotti	Włochy	14,8	22.8. 1971 r.	F1-V15	Tadeusz Rawski	23,8	20.6. 1971 r.	Ostenda
F3-E	Gerhardt Bernd	NRF	44,8 s 141 pkt.	21.8. 1971 r.	F3-E	Stanisław Radwan	126 pkt.	12.9. 1971 r.	Katowice
F3-V	Gerhardt Bernd	NRF	36,3 s 142 pkt.	21.8. 1971 r.	F3-V	Janusz Pietrzak	137 pkt.	20.6. 1970 r.	Łódź
F4	Raiund Andexlinger	Austria	10/756	2.08. 1967 r.	F4	Janusz Pietrzak	10/105 s	20.6. 1970 r.	Łódź



Andrzej Kujawa z Poznania — najlepszy zawodnik w klasie VIa ze swoim modelem Forda

ZAWODY MODELARSKIE 123 METRY POD ZIEMIĄ

To wcale nie przesada, bowiem na głębokości 123 m pod ziemią w kopalni soli w Wieliczce odbyły się w dniu 23 kwietnia br. Ogólnopolskie Zawody Modeli Samochodowych Zdalnie Kierowanych. Obszerna sala, w której przeprowadzono zawody, zwana komorą „Warszawa", ma dobre oświetlenie oraz podłogę z wykładziny PCW i całkowicie nadaje się do tego rodzaju imprez modelarskich. Jako ciekawostkę można podać, iż panuje tam stała temperatura wynosząca 12°C.

Zawody obfitowały w emocje, szczególnie dla tych młodych zawodników, którzy po raz pierwszy zjeżdżali windą do kopalnianego szybu. Przede wszystkim jednak liczyły się przeżycia sportowe, gdyż konkurencja była dość silna, a stawka wyrównana. Trzeba przyznać, iż nastąpił wzrost zainteresowania młodzieży tą nową dziedziną sportu modelarskiego, lansowaną przez Ligę Obrony Kraju.

Na starcie zgromadzono aż 25 modeli, i to doskonale wykonanych. Pierwsze lokaty za wykonanie w kategorii modeli redukcyjnych otrzymali:

— **ANDRZEJ KUJAWA z Poznania za model Forda,**
— **ANTONI WĄSOWSKI z Siennicy pow. Mińsk Maz. za model Fiata 125,**
— **SŁAWOMIR PAPROCKI za model samochodu ciężarowego Fiat 960.**

W konstrukcjach dowolnych najlepszymi byli: JANUSZ WALICKI ze Szczecina i ANDRZEJ MICHALSKI z Warszawy.

Organizatorom zawodów, tj. dyrektorowi d.s. Sportu i Szkolenia ZW LOK w Krakowie, **ppłk. Lucjanowi Susułowi** i kierownikowi Sekcji Modelarstwa — **Antoniemu Deręgowskiemu**, należą się słowa uznania za pomysł zorganizowania tej imprezy w kopalni w Wieliczce.

Zawody były niepowszednią atrakcją dla zwiedzających kopalnię, którzy przechodząc obok komory „Warszawa" mogli przyglądać się tym niecodziennym wyczynom młodych modelarzy pod ziemią. Wśród nich było wielu wycieczkowiczów z ZSRR, NRD, Czechosłowacji, Bułgarii, a nawet Wielkiej Brytanii.

Tekst i zdjęcia:
STEFAN SMOLIS

WYNIKI
KLASA VIa (REDUKCJE)

1. Andrzej Kujawa — ZW LOK Poznań 201 pkt — (Ford), 2. Antoni Wąsowski — ZW LOK Warszawa — 201 pkt — (Fiat 125p), 3. Wiesław Obiezierski — ZW LOK Kraków — 180 pkt — (Star Poż.), 4. Jacek Kamiński — ZW LOK Lublin — 152 pkt — (Żuk Poż.), 5. Sławomir Paprocki — ZW LOK Łódź — 140 pkt — (Fiat 960), 6. Bogdan Pjaszczyński — ZW LOK Opole — 71 pkt — (Nysa 521), 7. Maciej Stokwisz — ZW LOK Łódź — 30 pkt — (Fiat 125p).

WYNIKI
KLASA VIb (KONSTRUKCJE DOWOLNE)

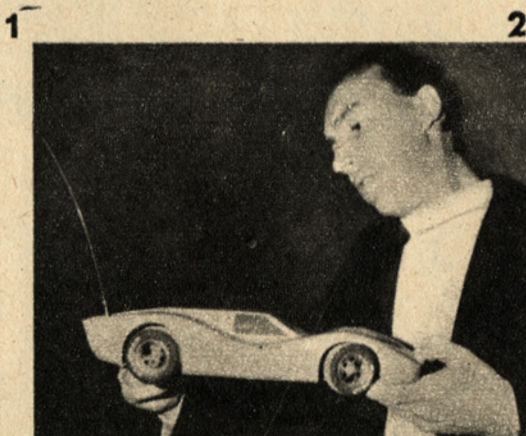
1. Janusz Walicki — ZW LOK Szczecin — 197 pkt, 2. Andrzej Michalski — ZSt. Warszawa — 167 pkt, 3. Andrzej Kujawa — ZW LOK Poznań — 144 pkt, 4. Jan Bać — ZW LOK Rzeszów — 142 pkt, 5. Marek Michalski — ZSt. Warszawa — 141 pkt, 6. Stanisław Cichoń — ZW LOK Kraków — 138 pkt, 7. Jerzy Jeleński — ZW LOK Kraków — 118 pkt, 8. Jan Mróz — ZW LOK Bydgoszcz — 100 pkt, 9. Roman Jesionowski — ZSt. Warszawa — 99 pkt, 10. Henryk Trzopek — ZW LOK Zielona Góra — 91 pkt, 11. Marianna Zawadka — ZW LOK Warszawa — 90 pkt, 12. Jerzy Cebera — ZW LOK Lublin — 89 pkt, 13. Stanisław Furkacz — ZW LOK Łódź — 83 pkt, 14. Tadeusz Łukasiuk — ZW LOK Warszawa — 36 pkt.

WYNIKI ZESPOŁOWE

1. ZW LOK Kraków — 436 pkt, 2. Warszawa St. — 407 pkt, 3. ZW LOK Warszawa — 327 pkt, 4. ZW LOK Łódź — 243 pkt, 5. ZW LOK Lublin — 241 pkt, 6. ZW LOK Poznań — 201 pkt, 7. ZW LOK Szczecin — 197 pkt, 8. ZW LOK Rzeszów — 142 pkt, 9. ZW LOK Opole — 121 pkt, 10. ZW LOK Bydgoszcz — 100 pkt, 11. ZW LOK Zielona Góra — 91 pkt.



1



2



3



4



5

1. Sławomir Paprocki z Łodzi z modelem Fiata 960

2. Janusz Walicki ze Szczecina, zdobywca I miejsca w klasie VIb

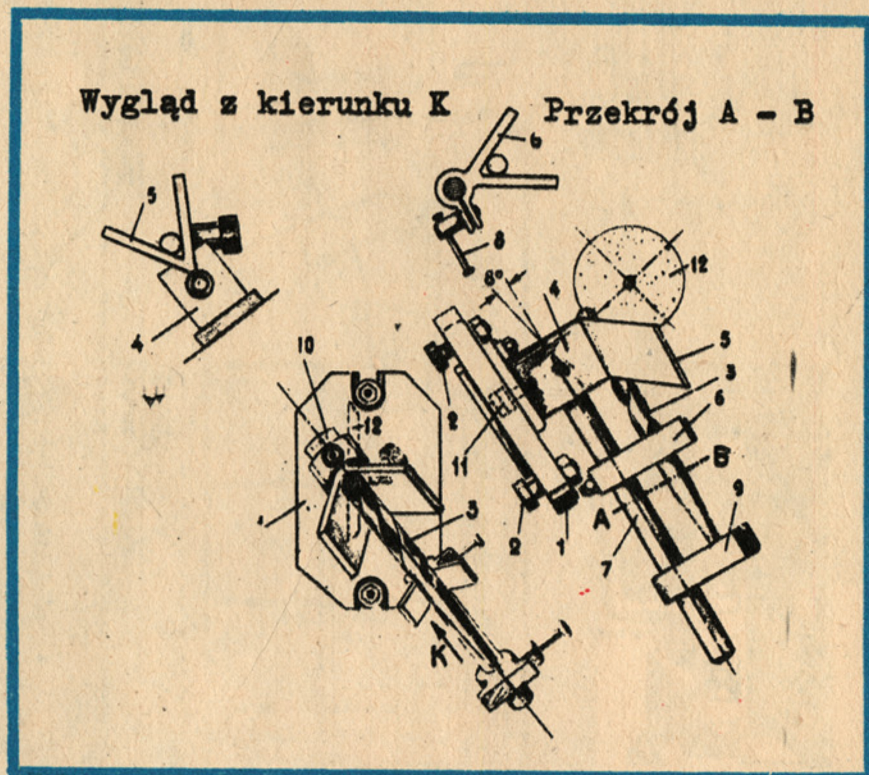
3. Maciej Sztokwisz z Łodzi — najmłodszy uczestnik zawodów w Wieliczce

4. Stanisław Furgacz z Łodzi z modelem Tatry z przyczepą campingową

5. Zwycięzcy otrzymali jako nagrodę oryginalne rzeźby z kryształów soli

UCHWYT DO OSTRZENIA WIERTEŁ

Opierając się na materiałach opublikowanych w radzieckim czasopiśmie „Technika Małodioży", podajemy w naszym kąciku prosty sposób zbudowania uchwytu do ostrzenia wierteł.



Urządzenie składa się z następujących części: 1) podstawy, 2) wkrętów mocujących, 4-5) podstawy widełkowej, 6) podpórki w kształcie rynienki kątowej, 7) pręta metalowego, 8) uchwytu z rękojeścią, 9) ogranicznika ruchu, 10) skali z podziałką, 11) osi obrotu urządzenia.

Podstawę urządzenia mocujemy wkrętami (2) do pulpitu szlifierki. Wiertło, przeznaczone do ostrzenia, opieramy w podstawkach widełkowych (5—6) i mocujemy w uchwycie (9), unieruchamiając je na czas ostrzenia. Naturalnie pełne umocowanie w uchwytach może nastąpić dopiero po odpowiednim ustawieniu ostrzonej płaszczyzny tnącej wiertła w stosunku do obrotowej tarczy szlifierki.

Prawidłowe ustawienie wiertła pod odpowiednim kątem umożliwia nam podziałka (10), znajdująca się na podstawie urządzenia.

Rysunek perspektywiczny wraz z rysunkami pomocniczymi dokładnie ilustruje nam wygląd przyrządu oraz konstrukcję i stanowić będzie na pewno cenną pomoc przy jego wykonaniu.

Na rysunku nie zostały podane wymiary; pozostawiamy je do uznania wykonawców. O wielkości urządzenia decyduje to, do jakich wierteł ma być przeznaczone.

Wszystkie części metalowe wykonujemy z blachy stalowej lub prętów o odpowiednich grubościach. Wykonane części po spawaniu, wywierceniu otworów i nagwintowaniu wyrównujemy pilnikami o różnej wielkości i różnych profilach, a następnie czyścimy papierem ściernym.

Po wstępnej obróbce gotowe elementy oddajemy do chromowania lub kadmowania.

Przy skręcaniu części w jedną funkcjonalną całość należy zwrócić uwagę, aby działały one prawidłowo, zgodnie z ich przeznaczeniem (obroty wokół osi, wkręcanie itp.)

Do ostrzenia wierteł wykorzystujemy szlifierkę elektryczną, umocowaną na podstawie. Opisane urządzenie może być zastosowane do każdej elektrycznej szlifierki wysokoobrotowej po zbudowaniu odpowiedniego pulpitu, umożliwiającego przykręcenie podstawy urządzenia.

W modelarni można zbudować stałe urządzenie przeznaczone do ostrzenia wierteł. Do budowy szlifierki można wykorzystać różne typy małych silników elektrycznych o obrotach rzędu 2000—4000 obr./min. i mocy 25—60 W.

Szlifierkę taką możemy zbudować z silnikiem 24 V z tzw. „demobilu lotniczego". Sprzęt taki bardzo często można spotkać w zapasach wielu modelarni.

Opracował B. GABRYSIAK

MINIATUROWA WIERTARKA ELEKTRYCZNA

W jednym z numerów „Modelarza" zamieściliśmy opis budowy miniaturowych wiertarek elektrycznych. Dziś przedstawiamy jeszcze jedno urządzenie tego typu. Wiertarka pokazana na załączonym zdjęciu produkowana jest seryjnie. Może ją jednak wykonać każdy nawet niezaawansowany modelarz.

Do zbudowania wiertarki potrzebne są następujące elementy:

— korpus starej latarki elektrycznej,
— obudowa do umocowania silnika,
— odpowiednia przekładnia zębata (1 : 3, 1 : 4) (2 zęby),
— zegarmistrzowski uchwyt do ręcznej wiertarki,
— dwa łożyska 3 x 10 do wału uchwytu do wierteł,
— silnik elektryczny 1,5—4,5 V, około 3000 obr./min.,
— wkręty i nity.

Wyłącznik latarki należy wmontować w obudowę silnika stanowiącą przedłużenie korpusu latarki. Obudowę silnika wykonujemy z cienkościennej rurki metalowej. W obudowie mocujemy silnik oraz wyłącznik. Na oś silnika wciskamy kółko przekładni zębatej.

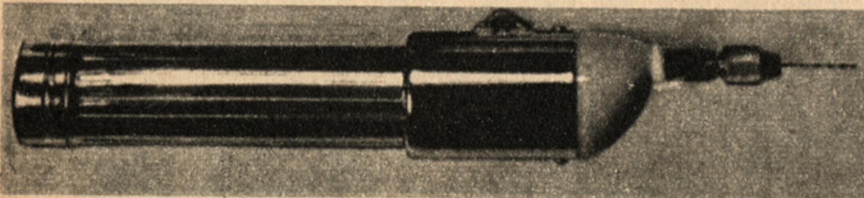
Po włożeniu baterii zasilających i wlutowaniu przewodów sprawdzamy pracę silnika w obudowie.

Następnie budujemy kopułkę z zamocowanym w niej uchwytem do wierteł. Wypiłowujemy ją z odpowiedniego kawałka żywicy fenolowej (pręty żywicy sprzedawane są w sklepach Centrali Chemicznej). W kopułce wiercimy, a następnie dopasowujemy gniazda do dwóch łożysk 3 x 10, zabezpieczonych przed wypadnięciem od wewnątrz. Uchwyt do wierteł mocujemy na osi o przekroju 3 mm. Po włożeniu osi do łożyska, na występującą końcówkę od strony wewnętrznej nakładamy drugie kółko zębate przekładni (większe). Uchwyt w główce musimy tak zamocować, aby nie występowało tarcie o części obudowy. Długość osi oraz odstępy między otworami trzeba tak ustawić, aby po wciśnięciu główki w obudowę silnika koła przekładni idealnie współpracowały ze sobą. Główkę z obudową silnika łączymy dwoma lub trzema małymi wkrętami.

Prawidłowe funkcjonowanie wiertarki sprawdzamy poruszając palcami uchwyt. Obrót uchwytu powinien spowodować stosunkowo łatwy obrót wirnika silnika.

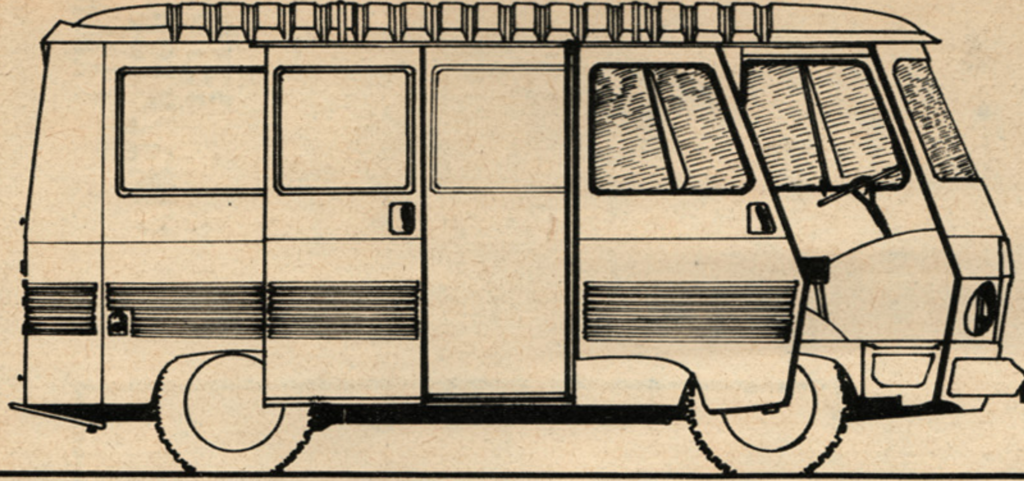
Po przeprowadzonej próbie włączamy źródło prądu. Tak zbudowana wiertarka (wiertła do 1 mm) wierci się otwory nawet w miejscach niedostępnych.

Wiertarka ta jest przystosowana jedynie do wiercenia otworów w cienkich i miękkich materiałach, m. in. w płytkach montażowych wykorzystywanych do urządzeń RC.

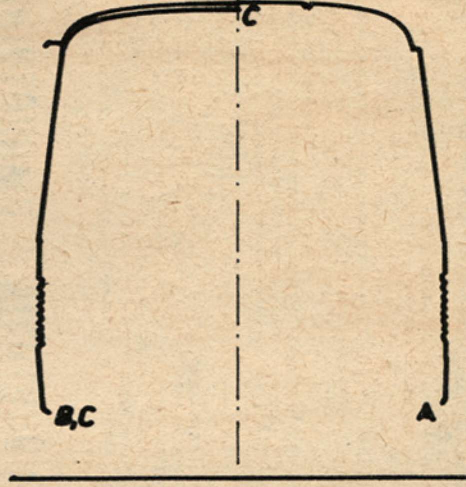


Opracował B. G.

WIDOK Z BOKU /Sposób rozsuwania drzwi/

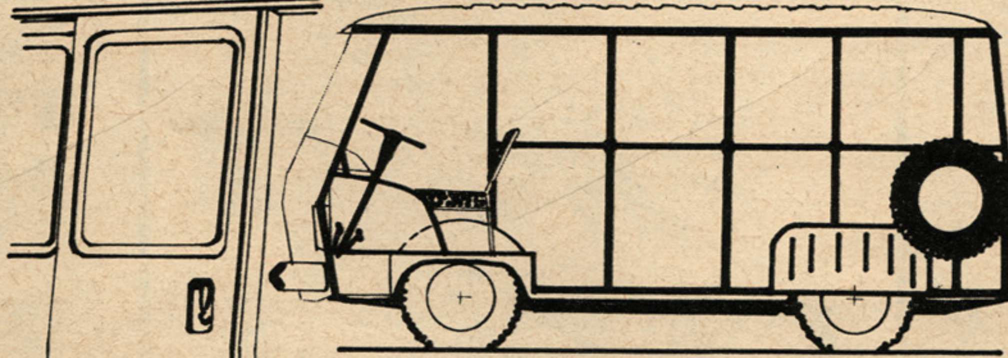


PRZEKRÓJ

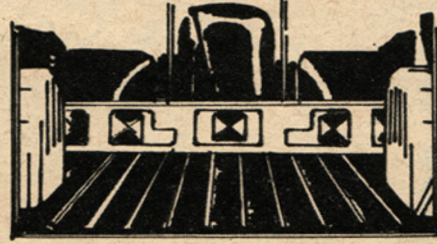


WIDOK DRZWI FURGONU

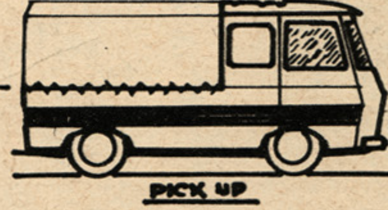
WIDOK WNĘTRZA z boku



z tyłu



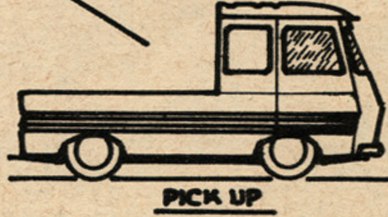
ODMIENNE WERSJE PEUGEOT J7



PICK UP



MIKROBUS



PICK UP



PEUGEOT J7

Opracował	
Kreślił	
RYSUNEK MODELARSKI	
9.05.71	RM 3/05/71



SAMOCHÓD PEUGEOT J7

Wśród licznych pojazdów produkowanych przez francuski przemysł motoryzacyjny firma PEUGEOT cieszy się dobrą renomą, szczególnie w klasie samochodów osobowych.

Przedstawiamy modelarzom popularny we Francji samochód PEUGEOT J7. Jest on produkowany w różnych wersjach nadwoziowych, a mianowicie:

— jako furgon ze skrzynią całkowicie krytą,
— furgon o oszklonej skrzyni ładunkowej,
— furgon o oszklonej skrzyni i dodatkowych drzwiach z prawej strony nadwozia,
— mikrobus do przewozu pasażerów,
— mikrobus — w wersji sanitarnej,
— pick-up.

Nadwozie PEUGEOT J7 o konstrucji szkieletowej wykonane jest z blachy (patrz widok wnętrza pojazdu z jego prawej strony) spawane i poszyte blachą. Samochód może być napędzany silnikiem benzynowym lub silnikiem systemu DIESEL.

Przednia szyba pojazdu jest panoramiczna. Rozsuwane wzdłuż pojazdu drzwi są jego dodatkową zaletą. Tylne drzwi składają się z dwu części: górnej (uchylanej do góry) oraz dolnej dwuczęściowej (otwieranej ku zewnętrznym bokom pojazdu). W wersji sanitarnej drzwi są dwuskrzydłowe, otwierane na boki pojazdu.

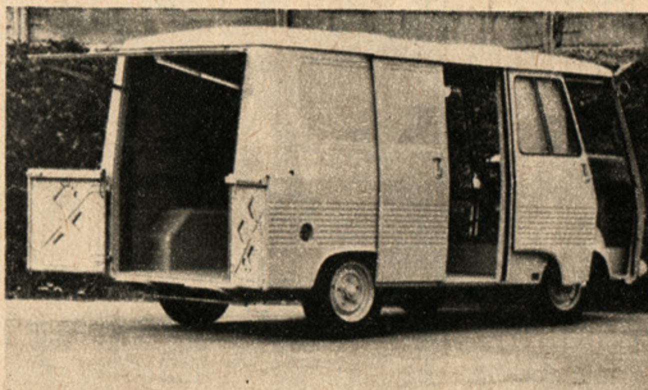


Dane techniczne:

Długość 4,740 m
Szerokość 2,000 m
Wysokość 2,320 m
Rozstaw osi 2,500 m
Rozstaw kół tylnych 1,620 m
Rozstaw kół przednich 1,510 m
Prześwit 0,360 m
Wysokość części ładunkowej 1,825 m
Objętość części ładunkowej 8,700 m³
Ładowność 1400, 1800 kg.

Napęd

dla furgonu o ładowności 1400 kg — 4-cylindrowy silnik benzynowy — 1468 cm³, lub 4-cylindrowy DIESEL — 1816 cm³; dla furgonu o ładowności 1800 kg — 4-cylindrowy silnik benzynowy — 1618 cm³ lub 4-cylindrowy silnik DIESEL 1948 cm³. Prędkość maksymalna — 86 km/h (1400 kg), 95 km/h (1800 kg).



BUDOWA MODELU

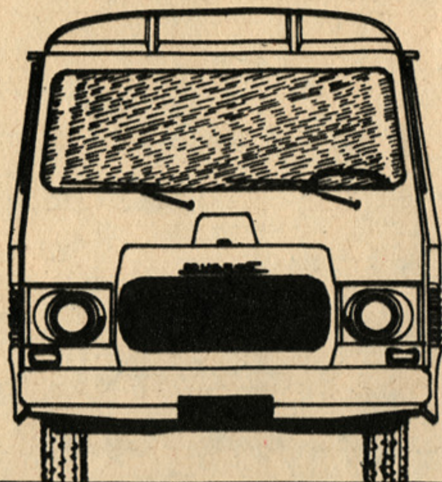
Samochód ma ciekawą sylwetkę, ale jego konstrukcja niejednemu modelarzowi sprawi wiele kłopotu. Najtrudniejszym do wykonania elementem są ściany nadwozia i dachu z powodu perforacji blachy.

Do budowy modelu najlepiej użyć blachy o grubości 0,2 mm. Rysunek wnętrza pojazdu przedstawiający rozmieszczenie wręg konstrukcyjnych (słupków, wzdłużnic i podłogi) sugeruje wykonanie modelu w oparciu o wersję oryginalną. Należy wykonać szkielet wraz z podłogą, do którego przylutowujemy ściany boczne, dach z okapem oraz przód pojazdu ze zderzakiem i wlotem powietrza. Następnie montujemy drzwi kabiny, drzwi boczne (zależnie od wykonywanej wersji), drzwi tylne. Wstawiamy reflektory oraz zespół świateł tylnych. Model szklimy, łączymy z podwoziem i malujemy na kolor biały. Klamki, obudowę świateł, lusterek, wycieraczek, napis na atrapie PEUGEOT — chromujemy. Budowę modelu ułatwią zamieszczone zdjęcia PEUGEOT J7.

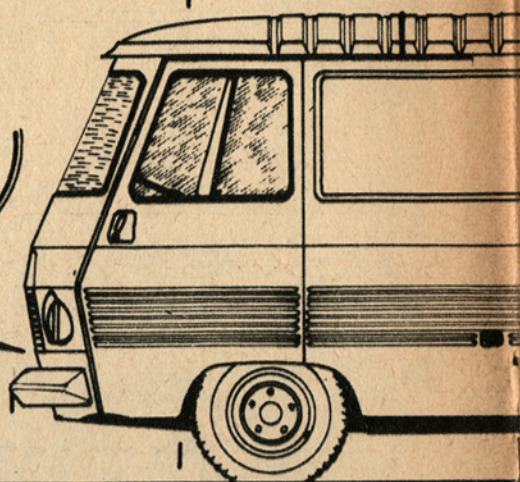
Opracował:
ZDZISŁAW GÓRAJEK — Łódź



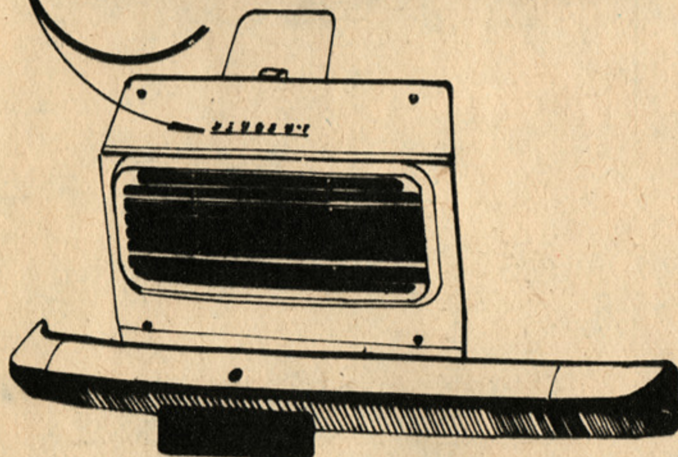
WIDOK PRZODU

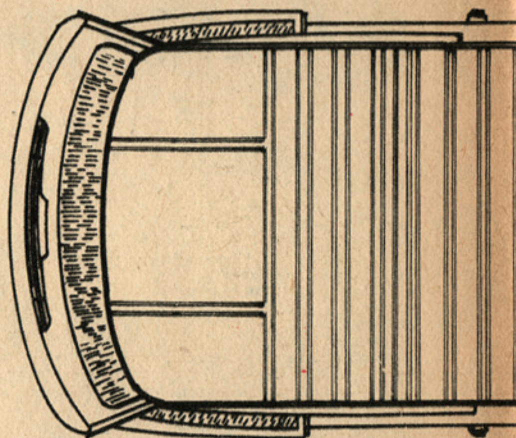


WIDOK BOK

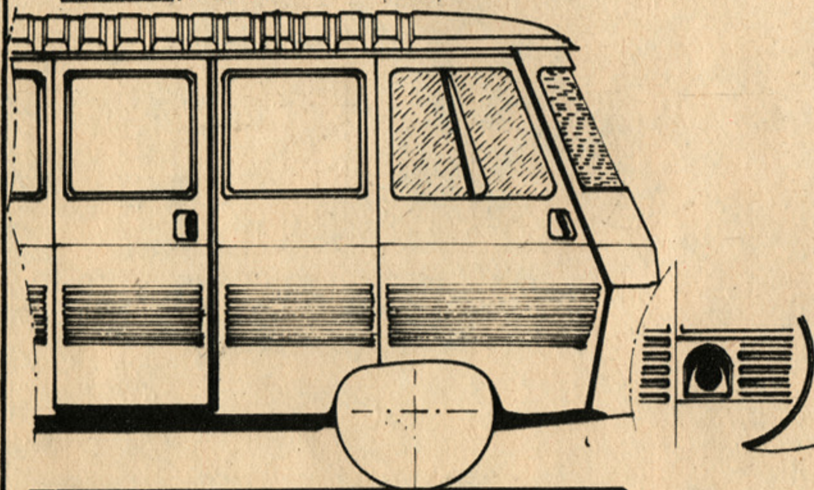


WIDOK

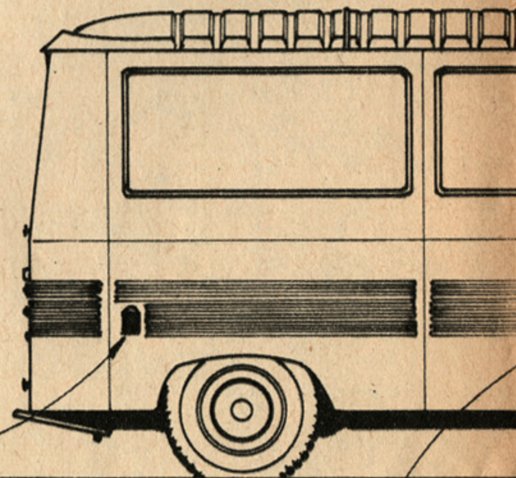




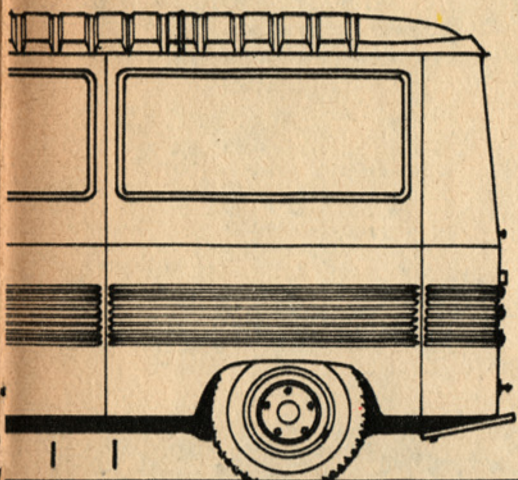
WIDOK BOKU /fragment wersji z rozsuwanymi drzwiami/



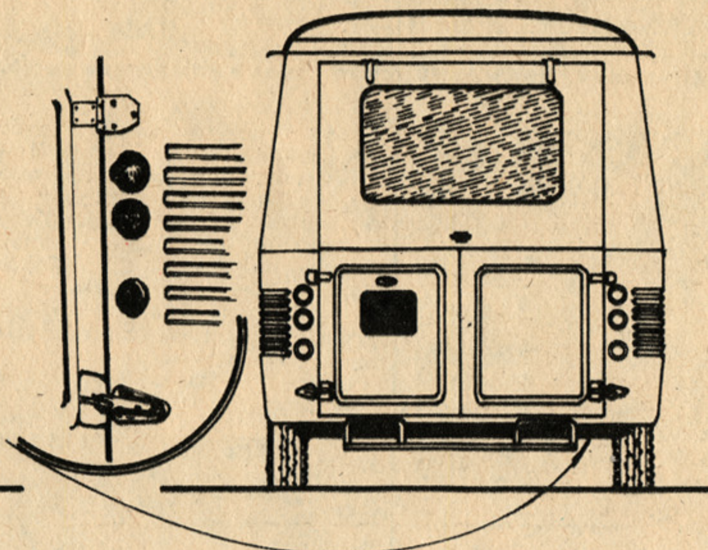
WIDOK BOKU /



U /lewa strona/



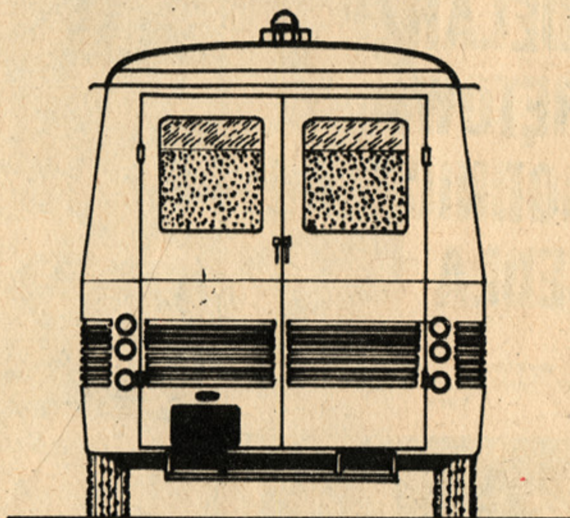
WIDOK TYŁU /furgonu/



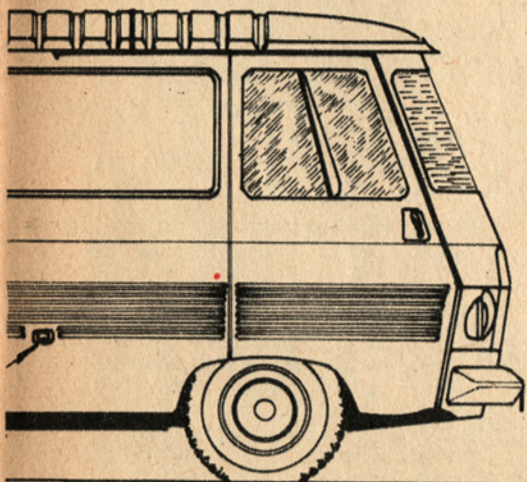
GÓRY



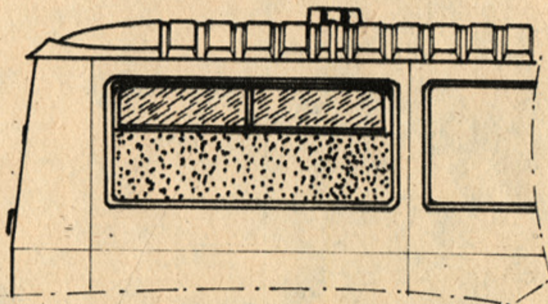
WIDOK TYŁU /sanitarki/



a strona/



WIDOK BOKU /fragment wersji sanitarnej/



	PEUGEOT SAMOCHÓD FURGON J7	Opracował	Zdzisław GORAJEK
		Kreślił	
		RYSUNEK MODELARSKI	
		9.05.71	RM 2/05/71

W naszych MODELARNIACH



Prezes koła LOK przy Kopalni „Knurów" — dobry opiekun modelarskiej młodzieży.

MODELARZE OKRĘTOWI Z GORNICZEGO OSIEDLA

Pięknie wykonany model holownika „Samson" przez górnika Józefa Brańbora



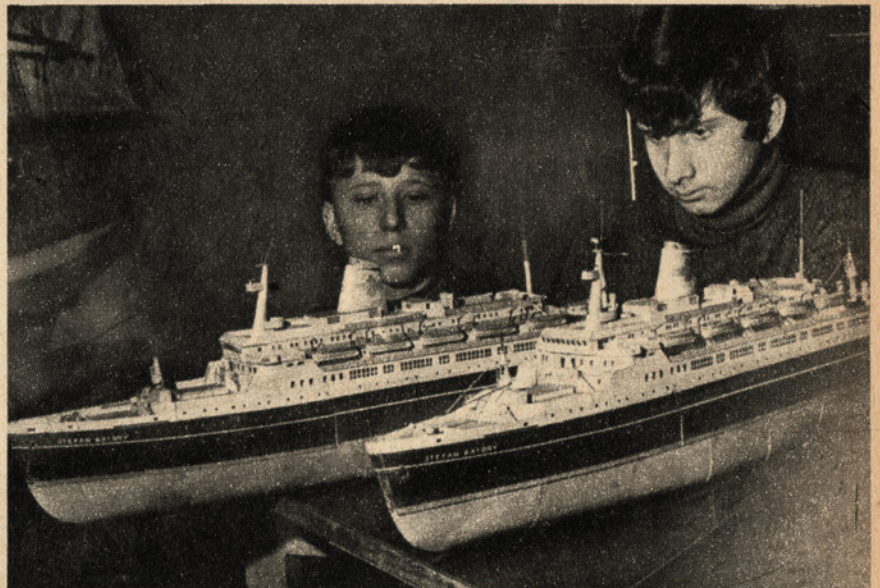
Na ubiegłorocznych mistrzostwach Polski modeli pływających w Katowicach uwagę publiczności zwracał model holownika „Samson". Zainteresowaliśmy się nim i jego wykonawcą Józefem Bańborem z Knurowa, pow. Rybnik. Józef Bańbor zaprosił nas do odwiedzenia modelarni, w której pracuje. Z zaproszenia skorzystaliśmy dopiero w tym roku.

Knurów to śląskie osiedle o starych tradycjach górniczych. Istnieje już prawie 700 lat i zawsze było ostoją polskości tego regionu.

Bez kłopotów trafiliśmy do modelarni okrętowej LOK w Knurowie, gdyż modelarze dobrze znani są w tej miejscowości. Urządzają oni bowiem dla górników w dniu ich święta, tj. na „Barbórkę", specjalne wystawy, na których eksponowany jest dorobek ich modelarskiej pracy, a w czasie lata dla stałej i przygodnej publiczności pokazy modeli pływających. A jak przekonaliśmy się, mają co pokazać, gdyż budują różnorodne modele okrętowe.

Do najciekawszych i najlepiej wykonanych należy holownik „Samson" skonstruowany w skali 1:25 przez Józefa Bańbora. Model wyposażony jest w najdrobniejsze detale, jak: kompasy, koła sterownicze, całkowite urządzenie kabin i nadbudówek, świecące się światła pozycyjne i masztowe, a przy tym doskonale pływa. Równie precyzyjnie wykonuje swoje modele Augustyn Paczuła. Zbudował ich wiele, m. in. model holownika „H-300", statku wycieczkowego „Mazowsze", okrętu „Iskra". W pracowni jest też grupa modelarzy pasjonująca się budową modeli historycznych. Najdoskonalszy z nich to model okrętu historycznego „Piotr z Gdańska", zbudowany przez Gerarda Szelinga. Poziomem wykonania nie dorównuje wprawdzie modelowi żaglowca „Bounty" J. Bańbora, lecz wiernością oryginałowi może nawet przewyższa.

To, co zastaliśmy w modelarni, godne było podziwu, dlatego zwróciliśmy się do instruktora modelarni Augustyna Paczuły z pytaniem, jaką formę pracy zastosował, by osiągnąć takie rezultaty. Odpowiedział wprost: „Zaczynam pracę z górniczą młodzieżą od rzeczy prostych. Na początek daję im do sklejenia modele kartonowe, publikowane w miesięczniku „Mały Modelarz". Gdy zasmakują w pracy, a pierwsze samodzielnie wykonane modele cieszą oko, wówczas dostają do budowy modele blokowe, proste modele jachtów żaglowych. Ambicją młodych jest dorównanie poziomem pracy starszym kolegom. W ten sposób ujawniają się uzdolnieni modelarze, których otaczam specjalną opieką zasilając swój tzw. aktyw. Z moich wieloletnich obserwacji wynika, że eksperyment zdaje egzamin".



Młodzi modelarze wykonują modele kartonowe zamieszczone w „Małym Modelarzu"

Obecnie 27 modelarzy, rekrutujących się spośród dzieci górników, ma godziwe zajęcie, a przy tym i pewną satysfakcję, gdyż w Knurowie dużo mówi się o ich pracy.

Dyrektor d. s. pracowniczych, Józef Sedycki, udziela im pomocy w postaci funduszów pieniężnych. Ich działalność jest integralną częścią prowadzonej działalności LOK na tym terenie, gdzie sześciotysięcznej rzeszy lokowców prezesuje Henryk Śmieja, człowiek młody, pełen inicjatywy, a jednocześnie sympatyk pracy modelarzy, zrzeszonych w modelarni LOK przy kopalni „Knurów".

Modelarze górniczego osiedla osiągnęli już wiele. Jesteśmy przekonani, że osiągną więcej i że wkrótce zobaczymy ich jeszcze doskonalsze prace na wystawach i centralnych zawodach.

STEFAN SMOLIS

NASZA BIBLIOTECZKA

MARYNARKA WOJENNA 1945–1970

Choć to nie było początkowo naszym zamiarem, nagabywani jednak listami czytelników, omawiamy niżej książkę-album pt. „Marynarka Wojenna 1945—1970".

Modelarze okrętowi długo oczekiwali na zapowiadaną już od kilku lat książkę—album pod wyżej wymienionym tytułem. Wydawnictwo Morskie wielokrotnie odkładało termin wydania tej pracy. Ostatecznie jednak ukazała się w sprzedaży w połowie 1971 r. Wiele obiecujący tytuł — Marynarka Wojenna 1945—1970 — na podstawie którego można spodziewać się m. in. zdjęć wszystkich okrętów Polskiej Marynarki Wojennej, zawiódł czytelnika. W zasadzie całościowych zdjęć okrętów jest tylko 31. W dodatku większość mocno przeczerniona i mało czytelna. Zdecydowana większość zdjęć, a jest ich kilkaset, przedstawia ludzi, fragmenty z życia Marynarki Wojennej, różne rodzaje szkolenia itp. Dlatego trafniejszy i nie wprowadzający w błąd byłby chyba tytuł książki: Z życia Marynarki Wojennej PRL.

Album ma duży wydźwięk polityczno-wychowawczy i dla wielu osób jest to na pewno pozycja bardzo cenna. Z modelarskiego punktu widzenia nie wnosi jednak nic nowego, gdyż prawie wszystkie zamieszczone tam zdjęcia były publikowane, przeważnie w „Morzu". Niektóre nawet wielokrotnie. Trudno więc książkę tę polecać modelarzom. Może ona jednak zainteresować hobbystów tematyki wojenno-morskiej.

Album jest wykonany na dużym formacie 240 x 310 mm. Większość zdjęć jest również duża, cóż jednak z tego, jeśli nawet całostronicowe fotografie, jak np. małego okrętu rakietowego, trałowca bazowego, okrętu szkolnego „Iskra", okrętu desantowego — są tak przeczernione, że prawie nieczytelne. (Stron, na których zamieszczone są te zdjęcia, ani numerów zdjęć podać nie możemy, gdyż nie są one numerowane?!)

Zaletą książki są kolorowe tablice zawierające umundurowanie marynarzy i oficerów, oznaki stopni w Marynarce Wojennej, bandery, proporce, oznaki specjalności marynarzy oraz podoficerów.

MARYNARKA WOJENNA 1945—1970. Praca zespołowa. Wydawnictwo Morskie. Stron 184. Oprawa sztywna, płócienna z kolorową obwolutą. Nakład 10 000 egz. Cena 100 zł.

„MODELARZ" POMAGA

Kol. Wojciech Drwal — Tarnów 6, ul. Ukośna 1 m. 6, woj. Kraków, chętnie odstąpi zainteresowanym modelarzom (w drodze wymiany) wiele egzemplarzy miesięcznika „Mały Modelarz". * Andrzej Patyna — Warszawa 4, ul. Ratuszowa 12 m. 15, poszukuje nr nr 10/58, 3, 4, 6, 7, 8/59, 5/60, 10, 11/63, 10, 11, 12/64, 2, 4, 6, 9/65, 1, 6/67 miesięcznika „Modelarz" w zamian za luźne egzemplarze „Małego Modelarza" z lat 1969-1971. * Antoni Ignasiak — Gostyń, ul. Nowotki 3 m. 5, wymieni nr 2/68 miesięcznika „Mały Modelarz" na egzemplarz z planem pancernika RODNEY tego czasopisma. * Przemysław Koliński — Szczecin, ul. Szymanowicza 8, poszukuje „Małego Modelarza" z rysunkami okrętu z okresu II wojny światowej, za który odda następujące numery tego czasopisma: 4, 5, 8, 9, 10, 11/71. * Siergiej Popsujewicz — obł. Kijowska, m. Biała Cerkiew 13, ul Janwarski proryw 15/12 m. 75. ZSRR, pragnie prowadzić korespondencję z modelarzem lotniczym. * Jan Gozdowski — Poznań, Osiedle Piastowskie 102 m. 43, posiada wiele książek i części radiowych, które pragnie wymienić na jakikolwiek model żaglowca lub kadłub „Wodnika" w skali 1:50. * Jerzy Felder — Opole 8, ul. Puszkina 30, chętnie odstąpi kolegom-modelarzom luźne numery „Małego Modelarza" i „Planów Modelarskich" oraz książki dotyczące modelarstwa i radiomodelarstwa. * Marek Kornowski — Gdynia, Skwer Kościuszki 17/19 m. 39, poszukuje nr nr 24, 26, 31 i 37 „Planów Modelarskich", za które oferuje nr 40, 41 tego dwumiesięcznika. * Jerzy Pietrzak — Mączki, ul. Krakowska 2 m. 1. pow. Będzin, woj. Katowice, pragnie prowadzić korespondencję z modelarzem, budującym modele na podstawie planów publikowanych w „Małym Modelarzu". Ma lat 15. * Zdzisław Gostkowski — Wałbrzych 6, ul. Ruchu Oporu 1 m. 8, poszukuje bardzo pilnie nr 1/1955 miesięcznika „Modelarz" * Piotr Kowalewicz — Rawicz, ul. Konopnickiej 14 m. 4, poszukuje pilnie rysunków krążownika RICHELIEU i pancernika YAMATO, za które odda cały rocznik „Modelarza" (1965). * Andrzej Kobylański — Wrocław 28, Aleja Pracy 41 m. 4, wymieni nr 10/71 „Małego Modelarza" na nr 7-8/66 tego miesięcznika. * Wojciech Ałaszewski — Łódź, ul. Jaracza 84 m. 6, poszukuje dokładnych planów lub innych materiałów dotyczących samolotu „Tipsy Junior" produkcji belgijskiej. * Henryk Szaszorowski — Stargard Szczeciński, ul. B. Krzywoustego 11 D m. 7. chętnie odstąpi zainteresowanym kolegom następujące wydawnictwa: „Przegląd Morski" — z lat 1957-1962, „Wojskowy Przegląd Lotniczy" z lat 1957 — 1959, „Skrzydlata Polska" — z lat 1955 — 1957. * Adam Tadejewski — Łeba, pow. Lębork, woj. Gdańsk, ul. Wojska Polskiego 5 m. 2, pragnie wymienić jugosłowiański silnik 4,5V na spalinowy o pojemności od 0,5 do 2,5 cm^3. * Czesław Przężak — Wrocław 4, ul. Klęczkowska 11 m. 10a, posiada wiele materiałów potrzebnych do pracy modelarzom, m.in. luźne numery „Planów Modelarskich", roczniki „Modelarza", luźne numery „Horyzontów Techniki", „Skrzydlatej Polski", wiele książek o tematyce modelarskiej, które wymieni na dowolnego rodzaju egzemplarze białej broni.

MODEL POLSKIEGO OKRĘTU HISTORYCZNEGO

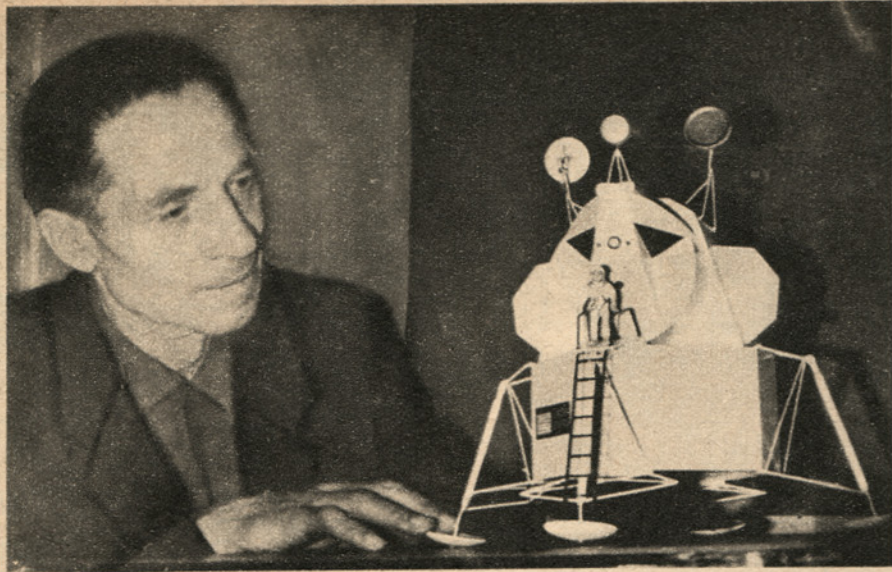
Dla Czytelników, których interesują okręty historyczne w nrze 6/72 „Małego Modelarza" opublikujemy plany polskiego okrętu z XVI w. „SMOK". Na zdjęciu model sklejony z pierwszych odbitek.



WYDAJE ZARZĄD GŁÓWNY LIGI OBRONY KRAJU

Redaguje kolegium w składzie: Bogdan GABRYSIAK, Jan MARCZAK, Henryka MROZEK (red. techn.), Marian ROZWENC, Stefan SMOLIS (sekretarz redakcji), Bożenna TEPLI (oprac. graficzne) Wojciech SZANTER, Andrzej TRZCIŃSKI, Bohdan WĘGRZYN, Zenon ZATORSKI (redaktor naczelny). Adres redakcji: Warszawa, ul. Chocimska 14, tel. 45-12-31 wew. 62. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz oddziały i delegatury „Ruchu". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Towarowa 28. Prenumeraty przyjmowane są do 15 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Cena prenumeraty: kwartalnie — zł 13,50, półrocznie — zł 27.—, rocznie — zł 54.—. Prenumeratę na zagranicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88, konto PKO Nr 1-6-100024. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Druk. Wojsk. Zakł. Graf. W-wa. Zam. 422. Nakład 40 000 egz. A-42. INDEKS 36724.

CZASOPISMO ZALECONE DLA BIBLIOTEK SZKÓŁ LICEALNYCH PISMEM MINISTERSTWA OŚWIATY NR PO/3-3081/57 Z DN. 21 MARCA 1957 R.



KSIĘŻYCOWY POJAZD

Stanisław Matuszczak z Warszawy zbudował model amerykańskiego pojazdu księżycowego LEM, który widoczny jest na zdjęciu. Jest to jedna z wielu prac wykonana przez tego doskonałego modelarza.

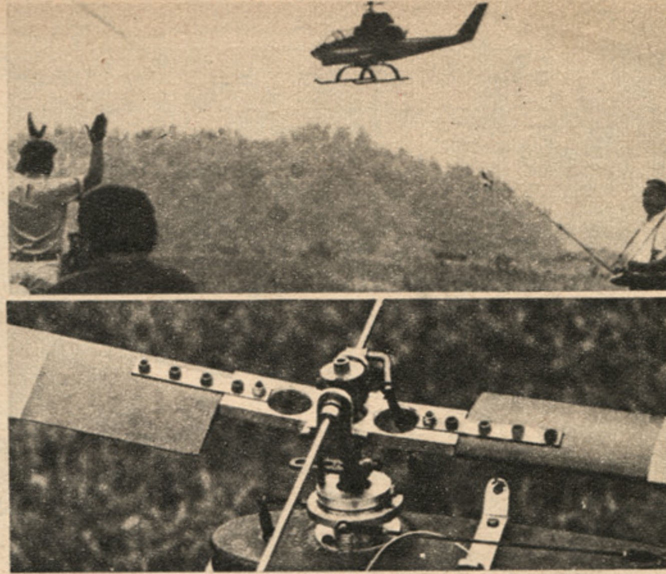


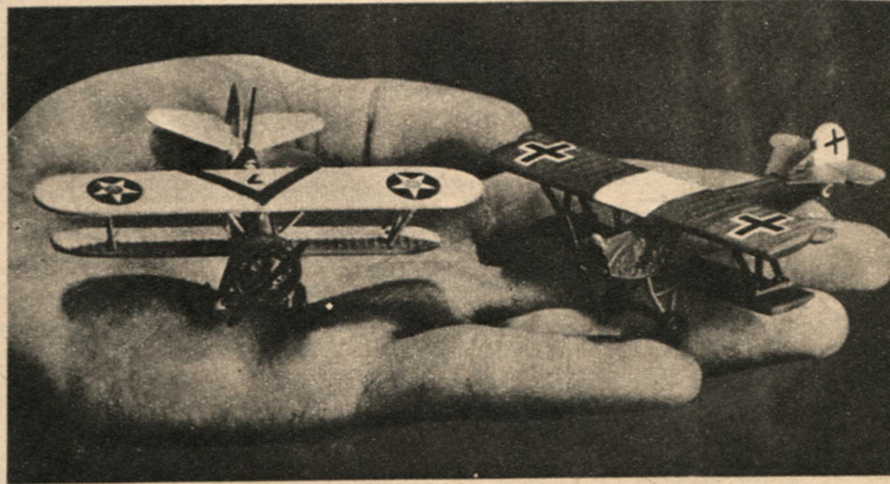
BEZOGONOWE NADAL POPULARNE

Mało u nas popularna klasa modeli latających bezogonowych ma jednak swoich zwolenników, którzy nadają swoim konstrukcjom często niezwykłe kształty, jak np. ten model wykonany przez Junana Livotto, którego zdjęcie zaczerpnęliśmy z „American Aircraft Modeler" nr 4/72.

RADIO-STEROWANY ŚMIGŁOWIEC

Dieter Schlüter — USA skonstruował radiosterowany śmigłowiec, który doskonale lata. Na zdjęciu pierwszym demonstracyjny lot śmigłowca, który przygotowuje się do lądowania. Na zdjęciu drugim, niektóre szczegóły tego śmigłowca.





NOWE HOBBY

Amerykańska firma Bachmann lansuje nowe hobby dla miłośników modelarstwa lotniczego. Są to miniaturowe modele samolotów wykonywane z wielką dokładnością i sprzedawane po 0,79 dolara. Wielkość tych modeli ilustruje załączone zdjęcie. Są to: Boeing F4B- 4 i Fokker D-VII.